



**T.C.
UFUK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANA BİLİM DALI**

**AB KAPSAMINDA OLUŞTURULAN İŞLEVSEL HAVA
SAHASI BLOĞU YAPILANMASININ TÜRK-YUNAN HAVA
SAHASI SORUNLARINA ETKİSİ**

HAZIRLAYAN
HANİFİ ASLANER

ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

ANKARA – 2011

**AB KAPSAMINDA OLUŞTURULAN İŞLEVSEL HAVA SAHASI BLOĞU
YAPILANMASININ TÜRÖ-YUNAN HAVA SAHASI SORUNLARINA
ETKİŐ**

Hazırlayan
Hanifi ASLANER

T.C.
UFUK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜŐÜ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANA BİLİM DALI

Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Ankara - 2011

TEZ TANITIM FORMU

- TEZİN TARİHİ** : Eylül 2011
- TEZİN TİPİ** : Yüksek Lisans Tezi.
- TEZİN BAŞLIĞI** : AB Kapsamında Oluşturulan İşlevsel Hava Sahası Bloğu Yapılanmasının Türk-Yunan Hava Sahası Sorunlarına Etkisi
- TEZİN YAPILDIĞI BİRİM** : Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü.
- DAĞITIM LİSTESİ** : Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü "Tez Hazırlama ve Değerlendirme Yönergesi"nde belirtilen yerlere.
- TEZİN ÖZETİ** : Bu çalışmada AB tarafından oluşturulan İşlevsel Hava Sahası Bloğu yapılanması mevcut uluslararası anlaşmalar, Avrupa Birliği ve Yunanistan ile yaşanan sorunlara etkisi bağlamında ele alınmıştır.
- ANAHTAR KELİMELER** : Hava Sahası, Avrupa Birliği, Chicago Konvansiyonu, Türkiye, Yunanistan
- SAYFA SAYISI** :
- GİZLİLİK DERECESESİ** : Tasnif Dışı.

Bu tezin ihtiva ettiği hususlar şahsî görüşlerim olup; Türk Silâhlı Kuvvetlerinin resmî görüşünü yansıtmamaktadır.

Hanifi ASLANER

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Hanifi ASLANER'in AB Kapsamında Oluşturulan İşlevsel Hava Sahası Bloğu Yapılanmasının Türk-Yunan Hava Sahası Sorunlarına Etkisi başlıklı bu çalışması,/...../2011 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunularak jürimiz tarafından Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Prof.Dr.Oya AKGÖNENÇ
(Başkan)

Prof. Dr. Şeref ÜNAL
(Danışman)

Yrd.Doc.Dr.M.Hakan KESKİN
(Üye)

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım

Prof.Dr.
Enstitü Müdürü

BİLDİRİM

Hazırladığım tezin tamamen kendi çalışmam olduğunu ve her alıntıya kaynak gösterdiğimi taahhüt eder, tezimin kağıt ve elektronik kopyalarının Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü arşivlerinde aşağıda belirttiğim koşullarda saklanmasına izin verdiğimi onaylarım.

1. Tezimin tamamı her yerden erişime açılabilir.
2. Tezim sadece Ufuk Üniversitesi yerleşkelerinden erişime açılabilir.
3. Tezimin ... yıl süreyle erişime açılmasını istemiyorum. Bu sürenin sonunda uzatma için başvuruda bulunmadığım takdirde, tezimin tamamı her yerden erişime açılabilir.

..../...../2011

Hanifi ASLANER

ÖZET

ASLANER Hanifi, AB Kapsamında Oluşturulan İşlevsel Hava Sahası Bloğu Yapılanmasının Türk-Yunan Hava Sahası Sorunlarına Etkisi, Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2011.

Hava Hukuku diğer hukuk dallarından daha sonra ortaya çıkmış bir dal olmasına karşın çok hızlı gelişim göstermiş ve temel kuralları Chicago Konferansı ile oluşturulmuştur. Bu konferansta ABD'nin havacılık endüstrisini tamamen ele geçirmesinden çekinen ülkelerin etkisi ile "ülkelerin hava sahası üzerinde münhasır egemenliği" esasına dayanan bir rejim kurulmuştur. ABD havacılığın ekonomik yönünün önündeki engelleri aşabilmek için diğer ülkelerle ikili anlaşmalar yapma yolunu seçmiştir.

ABD'nin havacılık konusundaki üstün durumundan rahatsızlık duyan AB, birliğini sağladıktan sonra havacılık endüstrisinin verimliliğini ABD ile kıyaslamış ve rekabet edebilmek için bir takım tedbirler alma ihtiyacı hissetmiştir. Tek Avrupa Hava Sahası (TAHS) girişimi bu kapsamda gündeme gelmiş olup, getirilen kurallar Chicago Sözleşmesi ile kurulan düzeni yıpratır niteliktedir.

Avrupa hava sahasında var olan parçalanmışlık nedeniyle, aynı büyüklükteki ABD hava sahasına kıyasla, daha fazla personelle daha az uçuş yönetilebilmekte, uçuş emniyetinde her geçen gün artan hava trafiği nedeniyle zafiyetler yaşanması beklenmektedir. Tedbir olarak AB üyesi ülkelerin hava sahasının tek bir uçuş malumat bölgesi olarak düzenlenmesi, hava trafik yoğunluğu ve trafik akışını dikkate alan ve ilerde FIR'ların yerini alacak işlevsel hava sahası bloklarının (FAB) oluşturulması ve hava sahasının esnek kullanımı (FUA) gibi yenilikler gündeme alınmıştır.

TAHS kapsamında yeniden düzenlenen AB hava sahasının güney doğu sınırı Türk hava sahası olmuş, Ege'nin uluslararası hava sahasında Yunanistan ile hava sahası ve FIR konusunda sorunlar yaşayan Türkiye, Yunanistan'ın 01 Ocak 1981 tarihinden beri AB üyesi olması nedeniyle AB ile karşı karşıya gelmek durumunda kalmıştır. Özellikle Akdeniz hava sahasında İtalya,

Yunanistan, Malta ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) öncülüğünde başlayıp, AB üyesi olmayan ülkelerin ikili anlaşmalarla katılımı ile genişleyen Blue Med FAB bu konuda dikkat çeken bir girişim olmuştur.

Bu gelişmeler ışığında, Türkiye'nin karar mekanizmalarında yer alamayacağı için söz konusu girişimleri gözlemci statüsünde yakından takip etmesinin, karar mekanizmalarında yer alabilecek konuma geldikten sonra da tam üye olmasının milli menfaatlerini koruyabilmek için en uygun tedbir olacağı değerlendirilmektedir.

ANAHTAR SÖZCÜKLER: Şikago Konferansı, Tek Avrupa Hava Sahası, Türk-Yunan Sorunları, İşlevsel Hava Sahası Bloğu

ABSTRACT

ASLANER Hanifi, The effect of Functional Airspace Block Initiative to the Turkish-Greek Airspace Dispute, International Relations Master Thesis, Ankara, 2011.

Though being developed much later than other types of law, "the law of the air" have made a considerable progress and its basic principles and essentials have been determined during the Chicago Conference. Owing to the fear of the US domination over the aviation industry, a regime, which depends on the principle of "exclusive sovereignty over the national airspace", has been established. The United States has tried to overcome the financial burdens of the aviation industry by signing bilateral agreements.

The European Union (EU), which worries about the superiority of the US in the aviation arena, has compared the productivity of its aviation industry with the US and found that some measures should be taken to compete with the US industry. The advent of the Single European Sky (SES) has come about at this point but it seems as a system that may affect the status prescribed in the Chicago Convention.

Due to the fragmentation of the European airspace, less flight can be managed with more personnel when compared to the US airspace and with the increase in air traffic it is expected to face more problems and weaknesses in terms of flight safety. Therefore, some measures such as integrating the airspaces of EU nations in a single European FIR (Flight Information Region), creating new FABs (Functional Airspace Blocks) according to the intensity of the air traffic which will substitute for the FIRs in the future and applying the Flexible Use of Airspace (FUA) concept, have been discussed.

The southeast border of the EU airspace, which has been reviewed according to the SES project, is Turkish airspace and Turkey, which has always been in trouble with Greece due to the FIR, and the international airspace over the Aegean Sea, has been obliged to face many challenges since the date of

membership of Greece, that is 01 January 1981. One of these projects, the Blue Med FAB, which has been initiated under the leadership of Italy, Greece, Malta and Greek Cypriot Administration of Southern Cyprus and enhanced with the participation of non-EU nations, is especially noteworthy.

As a conclusion, it is considered appropriate that Turkey shall observe the developments in the "observer" status since it cannot take part in the decision-making process, and shall join the Union when it is fully included in this phase in terms of its national interests.

KEY WORDS: Chicago Convention, Single European Sky, Turkish-Greek Dispute, Functional Airspace Block.

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
TEZ TANITIM FORMU	i
BİLDİRİM	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	viii
KISALTMALAR DİZİNİ	xi
ÇİZELGELER DİZİNİ	xiv
ŞEKİLLER DİZİNİ	xv
ÖNSÖZ	xvi
I. BÖLÜM	
ARAŞTIRMANIN PROBLEMİ	
	1
1. PROBLEM DURUMU	1
2. ARAŞTIRMANIN AMACI	3
3. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ	4
4. ARAŞTIRMANIN VARSAYIMLARI	6
5. ARAŞTIRMANIN SINIRLILIKLARI	6
II. BÖLÜM	
YÖNTEM	
	8
1. ARAŞTIRMANIN MODELİ	8
2. VERİLERİN TOPLANMASI	8
3. VERİLERİN ÇÖZÜMÜ VE YORUMLANMASI	8
III. BÖLÜM	
ULUSLARARASI HAVA HUKUKU VE GELİŞİMİ	
	10
1. HAVA HUKUKUNUN TANIMI VE KONUSU	10
2. HAVA HUKUKUNUN TARİHÇESİ	11
3. ŞİKAGO KONFERANSI	14
4. HAVA SAHASINA İLİŞKİN TEORİLER	17
5. HAVA SAHASININ HUKUKİ REJİMİ	19
6. ULUSLARARASI HAVA ULAŞIM REJİMİ	21
7. ULUSLARARASI UÇUŞ EMNİYETİ	25
8. ULUSLARARASI UÇUŞ GÜVENLİĞİ	30

9. SİVİL HAVACILIK FAALİYETLERİNDEN DOĞAN SORUMLULUK	32
10. ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK ÖRGÜTÜ (ICAO)	33
11. AVRUPA SİVİL HAVACILIK KONFERANSI (ECAC)	35
12. AVRUPA HAVA SEYRÜSEFER VE UÇUŞ GÜVENLİĞİ TEŞKİLATI	37
13. BİRLEŞİK HAVACILIK OTORİTELERİ (JAA)	37
14. AVRUPA HAVACILIK EMNİYETİ AJANSI (EASA)	39

IV. BÖLÜM

TÜRKİYE İLE YUNANİSTAN ARASINDA HAVASAHASINA İLİŞKİN SORUNLAR

1. GİRİŞ	42
2. YUNANİSTAN'IN 10 NM HAVA SAHASI İDDİASI	43
2.1. Hava Sahası	43
2.2. Uluslararası Hukukta Karasularının Tayini	43
2.3. EGE'de Yaşanan Hava Sahası Sorunu	45
3. FIR HATTI SORUNU	48
3.1. FIR Hattı	48
3.2. EGE'de FIR Sorununun Doğuşu	49
3.3. Yunanistan ve Türkiye'nin FIR Konusundaki Görüşleri	53
4. DEĞERLENDİRME	59

V. BÖLÜM

TEK AVRUPA HAVA SAHASI VE BLUE MED FAB

1. GİRİŞ	61
2. TAHS NEDEN BİR İHTİYAÇ OLARAK ORTAYA ÇIKMIŞTIR?	63
3. TAHS GİRİŞİMİNİN AMAÇLARI	69
4. TAHS BAŞLANGICI	71
5. TÜZÜKLERİN İNCELENMESİ	73
5.1. 549/2004 Çerçeve Tüzük (The Framework Regulation)	73
5.2. 550/2004 Hizmet Sağlama Tüzüğü, (The Service Provison Ragulation)	76
5.3. 551/2004 Hava Sahası Tüzüğü, (The Airspace Ragulation)	78
5.4. 552/2004 Birlikte İşlerlik Tüzüğü, (The Interoperability Regulation)	81
6. İŞLEVSEL HAVA SAHASI BLOKLARI (FUNCTIONAL AIRSPACE BLOCKS-FAB)	84

7. FAB KONSEPTİNİN ARKA PLANI	85
8. EGEMENLİK VE SORUMLULUK SORUNU	91
9. SESİİ DÜZENLEMELERİ	94
10. FAB GİRİŞİMLERİ	96
10.1. Blue Med FAB	98
VI. BÖLÜM	
SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	
	106
KAYNAKÇA	121
ÖZGEÇMİŞ	125

KISALTMALAR DİZİNİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ADIZ	: Hava Savunma Teşhis Bölgesi (Air Defense Identification Zone)
a.g.e.	: Adı Geçen Eser
a.g.m.	: Adı Geçen Makale
a.g.y.	: Adı Geçen Yerde
AET	: Avrupa Ekonomik Topluluğu
AIP	: Havacılık Bilgi Yayını (Aeronautical Information Publication)
AIS	: Havacılık Enformasyon Hizmetleri (Aeronautical Information Service)
ANS	: Hava Seyrüsefer Hizmeti (Air Navigation Service)
ANSPs	: Hava Seyrüsefer Hizmet Tedarikçileri (Air Navigation Service Providers)
ATC	: Hava Trafik Kontrolü (Air Traffic Control)
ATM	: Hava Trafik Yönetimi (Air Traffic Management)
BM	: Birleşmiş Milletler
BMDHS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (United Nations Convention on the Law of the Sea)
DCMAC	: Sivil-Asker ATM Koordinasyon Direktörlüğu (Directorate of Civil-Military ATM Coordination)
EASA	: AB Havacılık Emniyet Ajansı (European Aviation Safety Agency)
ECAC	: Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (European Civil Aviation Conference)
EUIR	: Tek Avrupa Üst FIR'ı (European Upper Flight Information Region)

FAA	:	Federal Havacılık Ajansı (Federal Aviation Agency)
FAB	:	İşlevsel Hava Sahası Blokları (Functional Airspace Blocks-FAB)
FIR	:	Uçuş Bilgilendirme Bölgesi (Flight Information Region)
FUA	:	Hava Sahasının Esnek Kullanımı (Flexible Use of Airspace-FUA)
ICAO	:	Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organisation)
IFR	:	Aletli Uçuş Kuralları (Instrument Flight Rules)
KOB	:	Katılım Ortaklığı Belgesi
MGK	:	Milli Güvenlik Kurulu
NATO	:	Kuzey Atlantik Paktı (North Atlantic Treaty Organisation)
NOTAM	:	Havacılar İçin Uyarı Bildirimi (Notice to All Airmen)
PANS	:	Hava Seyrüsefer Hizmetleri İçin Prosedürler (Procedures for Air Navigation Services)
PICAO	:	Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (Provisional International Civil Aviation Organization)
s.	:	Sayfa
SARP	:	ICAO Standart ve Tavsiye Olunan Usulleri (Standards and Recommended Practices)
SESAR	:	Tek Avrupa Hava Sahası ATM Çalışması (Single European Sky ATM Research)
TAHS	:	Tek Avrupa Hava Sahası (Single European Sky)
SHGM	:	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
THY	:	Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı

- TÜMÇB** : Tam Üyelik Müzakere Çerçeve Belgesi
UAD : Uluslararası Adalet Divanı
VFR : Görerek Uçuş Kuralları
(Visual Flight Rules)

ÇİZELGELER DİZİNİ

	<u>Sayfa</u>
V. BÖLÜM	
Tablo 1 : ABD/Avrupa Temel Hava Trafik Yönetim Rakamları	65
Tablo 2 : Tek Hava Sahası Tüzükleri Özeti	73
Tablo 3 : Mevzuatın Hangi Yaklaşımla Oluşturulduğu	88
Tablo 4 : 2008 itibariyle FAB Girişimleri	96
Tablo 5 : Blue MED ile Avrupa'ya ait rakamların karşılaştırılması	102

ŞEKİLLER DİZİNİSayfa**IV. BÖLÜM**

Şekil 1 : Yunanistan Hava Sahasının Genişliği Sorunu 46

V. BÖLÜM

Şekil 1 : Hava Trafiğinde yıllara göre artış 64

Şekil 2 : Yıllara Göre Hava Trafiğindeki Artış 67

Şekil 3 : 2008 itibariyle FAB girişimlerinin haritası 97

Şekil 4 : Danube FAB Hava Sahası 99

Şekil 5 : Blue Med Hava Sahası 100

Şekil 6 : :Blue Med FAB içerisinde muhtemel sektör yapısı 104

ÖNSÖZ

Diğer hukuk dallarıyla karşılaştırıldığında oldukça geç ortaya çıkmış olan hava hukuku, havacılığın göstermiş olduğu gelişmeye paralel olarak çok hızlı bir gelişim göstermiştir. Başlangıçta havaların serbest olup olmadığı şeklindeki tartışmalar Şikago Konvansiyonu ile bir düzene oturtulmuş, istediği düzeni oluşturamayan ABD ikili anlaşmalarla istediğini elde etmeye çalışmıştır. Ancak diğer ülkeler bu düzen sayesinde ABD'nin havacılık endüstrisindeki ezici üstünlüğü karşısında ulusal havacılık endüstrilerini koruyabilmişlerdir.

Zaman içerisinde havacılık teknolojisindeki gelişmeler, genel ekonomik durumun iyileşmesi, turizmin gelişmesi, seyahat ihtiyacı ve zamana değer veren insanların bir noktadan bir noktaya hızlı ve güvenli ulaşım talepleri nedeniyle havacılığın ekonomik değeri artmış, ABD yaptığı ikili anlaşmalar nedeniyle bu durumdan en fazla çıkar sağlayan ülke olmuştur.

AB, bu konunun önemini fark etmekte geç kalmamış ve oluşturduğu Ortak Ulaştırma Doktrini ile tedbir alma yoluna gitmiştir. Ekonomik öneminin yanında Avrupa hava sahasının coğrafi sınırlara uygun olarak yapılmış olması nedeniyle yaşanan parçalanmışlık, artan hava trafiğini yönetmekte zorluklar yaşanmasına neden olmuştur. Bu zorluklar beraberinde gecikmeler, uçuş emniyetinde ve uçuş güvenliğinde zafiyetler ve ekonomik kayıpları gündeme getirmiş, aynı zamanda ABD ile bu alanda yaşanan rekabeti etkilemiştir. Öyle ki AB, üye ülkelerin tek tek ABD ile havacılığa ilişkin ikili anlaşmalar yapmasının AB çıkarlarına zarar verdiğini açıklamış ve konuyu ele alarak havacılık endüstrisine ilişkin ciddi tedbirler alma yoluna gitmiştir.

Bu tedbirlerden ilki tüm üye ülkelere ait hava sahalarını birleştirerek tek bir FIR oluşturmak ve bu hava sahasını coğrafi sınırlardan bağımsız, trafik yoğunluğuna göre yeniden yapılandırmak olmuştur. Ayrıca askeri trafik ihtiyaçlarını da dikkate alarak hava sahasının esnek kullanımı konseptini gündeme geçirmiştir. Bir diğer tedbir olarak da birkaç ülkenin hava sahasının tek merkezden yönetilmesine imkân verecek şekilde İşlevsel Hava Sahası Blokları (Functional Airspace Block) oluşturulmasını öngörmüştür. Bu kapsamda

Doğu Akdeniz üzerinde Blue Med FAB oluşturulmuş, oluşturulan bu FAB'ın doğu sınırı Türk-Yunan FIR sınırı ile çakışmıştır.

Türkiye, AB üyesi olmaması nedeniyle karar alma mekanizmalarında yer alamayacağı bu oluşuma katılmamıştır. Ancak Türkiye ile Yunanistan arasında Ege'nin uluslararası sularında yaşanan FIR, hava sahası, arama-kurtarma bölgeleri gibi sorunlar söz konusu gelişmeler ile yeni bir boyut kazanmaya, ulusal çıkarlarımızı tehdit edecek bir mahiyet almaya başlamıştır. Bugüne kadar Yunanistan ile Türkiye arasındaki sorunlar olarak değerlendirilen konular, artık AB ile AB'ye tam üyelik müzakereleri devam eden bir ülke arasındaki sorunlar haline gelmiş, AB tarafından söz konusu sorunlara ilişkin dayatmalar yaşanması ihtimali ortaya çıkmıştır.

Türkiye'nin Blue Med FAB içerisinde yer alması Ege hava sahasında var olan sorunları, özellikle FIR sorununu doğrudan etkileyecek sonuçlar doğuracaktır. Söz konusu projeye yalnızca AB üyesi ülkeler veya AB ile konuya ilişkin özel anlaşma yapan ülkeler katılabilmektedir. Ancak bu anlaşma, AB üyesi olmayan ülkelerin TAHS konusunda karar mekanizmasına girmesini engellemektedir. AB, TAHS'na Türkiye'nin de dâhil olmasını istemekte, Türkiye'nin dâhil olmasının müthiş bir güç artışı anlamına geleceğini belirtmektedir. Ancak mevcut haliyle, üye olmadan özel anlaşma yapmak suretiyle katılım sağlanması durumunda ülkemiz açısından önemli ulusal güvenlik zafiyetlerinin ortaya çıkabileceği değerlendirilmektedir. AB üyesi olmayan Türkiye'nin, karar mekanizmasında bulunmadan böyle bir projeye dâhil olması, özellikle Kıbrıs Rum Kesimi tarafından Türkiye'nin hava sahasına yapılabilecek ihlalleri artıracaktır ve Türkiye'yi hem ulusal güvenlik konusunda, hem de AB müzakere sürecinde zor durumda bırakabilecektir.

Bu kapsamda gelişmelerin ele alındığı çalışmanın birinci bölümünde araştırmanın problemi, varsayımları, sınırlılıkları; ikinci bölümünde ise araştırmanın yöntemi açıklanmıştır. Araştırmanın üçüncü bölümünde uluslararası hava hukukunun tanımı, anılan hukuk dalının tarihsel gelişimi ortaya koyulmaya çalışılmış, yine aynı bölümde hava sahası kavramıyla hava sahasının ve hava trafiğinin uluslararası hukuki rejiminin de analizinin yapılması suretiyle, bir kuramsal çerçevenin oluşturulması hedeflenmiştir.

Çalışmanın dördüncü bölümünde Türkiye ile Yunanistan arasında var olan sorunlar sadece Ege hava sahası bağlamında ele alınmış, sorunun temelini teşkil eden karasuları, hava sahası ve FIR'a ilişkin sorunların kaynağı ve tarafların temel tezleri ele alınmış bu suretle Ege'nin uluslararası hava sahasında yaşanan sorunların bir filmi çekilmiştir.

Beşinci bölüm öncelikle AB'nin neden bir TAHS girişimine ihtiyaç duyduğu, bu girişimin tarihçesi, tek hava sahasının oluşturulması kapsamında oluşturulan mevzuatın incelenmesi, bu kapsamda oluşturulan FAB'ların neler olduğu ve özelde ise Blue Med FAB girişiminde gelinen nokta ele alınmıştır. Çalışmanın son bölümü olan sonuç ve değerlendirme bölümünde ise söz konusu yapılanmanın Türkiye açısından neler ifade ettiği, katılım veya dışında kalmanın bize sağladığı avantaj ve dezavantajlar ile sürekli gelişen bir faaliyet olan bu yapılanmanın ulusal çıkarlarımıza olumsuz etkilerini engellemek üzere alınabileceği tedbirlere ilişkin tekliflere yer verilmiştir.

Bu noktada, çalışmanın planlama safhasından itibaren her aşamasında beni yönlendiren, konuya bilimsel bakış açısıyla farklı boyutlardan yaklaşmamı sağlayan tez danışmanım Prof. Dr. Şeref ÜNAL'a ve her durumda beni destekleyen eşim Halide ASLANER'e sonsuz teşekkürlerimi sunmayı borç bilirim.

Son olarak, çalışmadaki her türlü eksiklik ve hataya ilişkin sorumluluğunun bana ait olduğuna şüphe yoktur.

I. BÖLÜM

İNCELEME KONUSU

1. SORUNLAR

Uluslararası ilişkiler açısından bakıldığında her devlet, kendi hava sahasının tek egemenidir. Uluslararası hukuktaki ifadesi ile devletler kendi kara ve deniz ülkeleri üzerindeki hava ülkesinde “tam ve münhasır” egemendir. Devletlerin kendi hava ülkesini nasıl kullanacağı, diğer devletlere nasıl kullandıracığı gibi temel sorunlar 1910 Paris Sözleşmesi ile başlayan bir süreç sonucunda 1944 Şikago Sözleşmesi ile büyük ölçüde çözüme ulaştırılmıştır. Ancak ABD'nin daveti üzerine toplanan ülkeler ABD'nin pek de arzu etmediği bir kararla “havaaların serbestliği” fikrine sıcak bakmamışlar, tam aksine ulusal hava sahaslarının kullanımı ve hava sahası kullanılarak yapılacak taşımalar konusunda tutucu davranmışlardır. II.Dünya Savaşı sonunda ayakta kalan tek büyük devletin ABD olduğu ve çok büyük uçak filosuna sahip olduğu hatırlanırsa devletlerin bu tavrında haksız da olmadıkları anlaşılır.

Şikago Sözleşmesinin havacılık alanında getirdiği düzenlemeler daha ziyade devletlerin egemenlikleri açısından olup olayın ekonomik boyutu dikkate alınmamıştır. Şikago Konferansı sonunda imzalanan anlaşmalarda orta bir yol olarak ülkelere isterse diğer ülke uçaklarının ülkesine inmeden üzerinden uçup gitmesini ve acil durumda inebilmesini sağlayan Hava Hizmetleri Transit Sözleşmesini, isterse bunlara ek olarak inip yolcu almasına da imkân veren Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesini imzalama imkânı verilmiştir. Ancak ülkelerden sadece on biri bu son sözleşmeyi imzalamış, bu ise ABD tarafından serbest ticaretin önünde engel olarak algılanmıştır. ABD, bu engeli aşmak için ülkelerle ikili anlaşmalar yapma yolunu seçmiş, yaptığı bu anlaşmalarla ilerleyen dönemde kârlı çıkmıştır.

Avrupa ülkeleri özellikle kendi birliklerini sağladıktan sonra ABD'nin iki taraflı anlaşmalarla ticari anlamda karlı çıktığını fark etmişlerdir. Zira ABD her ülke ile ikili anlaşma yaptığı için Avrupa'daki hemen her ülkede birkaç meydana yük ve yolcu taşıyabilmekte, kendi ülkesinde ise birkaç meydana inme izni vermektedir.

Avrupa'nın hemen her büyük şehrine inebilirken Avrupa ülkeleri toplamda ancak birkaç ABD şehrine yük ve yolcu taşıyabilmekte, bu ise ABD'yi avantajlı duruma geçirmektedir.

AB bu nedenle üye ülkelerin ABD ile iki taraflı anlaşmalar yapmasının, kendi elini zayıflattığını ve pazarlık gücünü azalttığını düşünerek üye ülkelere bu alanda kısıtlama getirmiştir. Ayrıca ticari anlamda ABD ile havacılık alanında rekabet edebilmek için bir çalışma yapmış ve 2000 yılında Yüksek Seviyeli Grubun (HLG) verdiği rapor doğrultusunda bir takım tedbirler alma yoluna gitmiştir.

Bu kapsamda aldığı tedbirlerden biri olan tüm Avrupa hava sahasının trafik yoğunluğu dikkate alınarak yeniden yapılandırılması kapsamında oluşturmayı düşündüğü İşlevsel Hava sahası Blokları (FAB), Şikago Konferansı ile oluşturulmuş olan "devletlerin hava sahası üzerinde münhasır egemenliği" kuralını yıpratır niteliktedir.

Tek Avrupa Hava Sahası (TAHS) kapsamında dokuz adet FAB oluşturulması için çalışma başlatılmıştır. FAB'ların coğrafi sınırlardan bağımsız trafik yoğunluğunu dikkate alacak şekilde oluşturulması amaçlanmışsa da uygulamada bu pek mümkün olmamıştır. FAB'ların birkaç ülkenin hava sahasını birleştirirken var olan FIR sınırları ile örtüştüğü görülmüştür. Ayrıca hava sahasına ilişkin düzenleme yapılırken bunun bölgesel toplantılar ve sonrasında da ICAO tarafından onaylanması gereği konunun önünde bir engel olarak bulunmaktadır.

Oluşturulan FAB'lar arasında bulunan Blue Med FAB'da Türkiye ile Yunanistan'ın hava sahasına ilişkin sorunlar yaşadığı bir bölgede yer almaktadır. Ayrıca Yunanistan AB üyesi bir ülke, Türkiye ise tam üyelik müzakereleri devam eden bir ülkedir. Yunanistan ile yaşanan sorunların taviz verilerek çözüme ulaştırılması müzakere sürecinde Türkiye'ye AB tarafından dayatılabilecektir.

Blue Med FAB'ın, Ege'nin uluslararası hava sahasında bir takım değişiklikler yapacağı ve daha önceden imzalanmış sözleşmelerle kurulmuş olan statükoyu değiştireceği beklenmelidir. Bu kapsamda AB'ye tam üye olmamış Türkiye'nin

ulusal çıkarlarını koruması ancak söz konusu sözleşmeler ve uluslararası hukukun kullanımı ile mümkün olacaktır.

Türkiye söz konusu girişime karar alma mekanizmalarında yer alma imkânı olmadığı için katılmamaktadır. AB'ye üye olmayan ülkeler yaptıkları özel anlaşmalarla Blue Med FAB'a üye olmuşlardır. Ancak Türkiye, Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ile olan sorunları nedeniyle karar mekanizmalarında etki etme imkânının olmadığı bu oluşumda çıkarları aleyhine alınabilecek bir karara uymak durumunda kalabilecektir. Kaldı ki TAHS'a yönelik tüm komitelerde kararlar; 2/3 nitelikli çoğunluk ile alındığından, tam aday olmadan Türkiye'nin TAHS girişimi içinde "karar mekanizmasında var olma şartıyla" yer alması durumunda dahi sıkıntı yaşanabileceği öngörülmektedir.

Yapılan açıklamalar ışığında, bu çalışmada ele alınacak temel problem "Blue Med FAB girişiminin Türk-Yunan Hava Sahası sorunlarına etkisinin ne olacağı" sorusudur. Bu soruna ilişkin olarak ulusal çıkarlarını koruyacak şekilde Türkiye'nin önündeki alternatifler ele alınacak ve teklifler sunulacaktır.

2. ARAŞTIRMANIN AMACI

Bu çalışmada Blue Med FAB girişiminin, Ege'nin uluslararası suları üzerinde Türkiye ile Yunanistan arasında var olan hava sahasına sorunlarına olası etkilerinin uluslararası hukuk ve imzalanan anlaşmalar bağlamında incelenmesi ve ulusal çıkarların korunmasına yönelik öneriler yapılması amaçlanmıştır. Yine bu sorunla yakından ilgili olduğunu düşündüğümüz ancak ikincil düzeydeki aşağıdaki soruların cevaplanması da amaçlanmaktadır:

- a. Hava Hukuku nedir ve Hava Hukukunu diğer hukuk dallarından ayıran özellikler nelerdir?
- b. Devletin hava ülkesi nedir ve hangi esaslara göre belirlenir?
- c. Bir devletin hava sahasına ilişkin yetki ve sorumlulukları nelerdir? Hava sahasının hukuki rejimi nedir?
- ç. Havacılığın temel kurallarını belirleyen sözleşmeler nelerdir?
- d. Şikago Sözleşmesi tarafından ortaya konulan hava hukuku rejimi nasıl tanımlanabilir?

- e. Şikago Sözleşmesi sonucunda havacılığın yönetimine ilişkin olarak oluşturulan kurumlar nelerdir?
- f. ABD Şikago rejiminden duyduğu rahatsızlığı aşmak için nasıl bir yöntem belirlemiştir?
- g. Şikago rejimi havacılığın ekonomik yönünü ne derece dikkate almıştır?
- ğ. AB'nin havacılık endüstrisi bağlamında ABD ile rekabet etmek için düşündüğü yöntem nedir?
- h. AB sivil havacılık sistemi tarafından ortaya konulan hava hukuku rejimi nasıl tanımlanabilir?
- ı. Ege sorununun taraflarını teşkil eden Türkiye ile Yunanistan'ın soruna yönelik olarak temel tezleri nelerdir?
- i. Türkiye ile Yunanistan arasındaki karasuları sınırları ile hava sahası sınırları arasındaki bağlantı nedir ve anılan sınırlar nasıl belirlenmektedir?
- j. Ege sorunuyla Türkiye'nin ulusal menfaatleri arasındaki bağlantı nedir?
- k. TAHS projesinin temel amacı nedir? TAHS hangi ihtiyaçtan kaynaklanmıştır?
- l. TAHS kapsamında getirilecek yenilikler neler olacaktır?
- m. TAHS bileşenlerinden olan EFIR, FUA ve FAB'ın içeriği nedir?
- n. TAHS bileşenlerinden FAB'ların oluşturulma yöntemi nasıldır?
- o. Blue Med FAB'ın özellikleri nelerdir?
- ö. Blue Med FAB yapılanması Ege hava sahasında ne tür değişiklikler öngörmektedir?
- p. Türkiye'nin Blue Med FAB'a dahil olması, ülkemizin ulusal menfaatlerinin korunması açısından olumlu ve olumsuz yönleri neler olacaktır?
- r. Türkiye'nin, Blue Med FAB'a AB üyeliği bulunmaksızın ve karar mekanizmasına dahil olmaksızın katılması ne tür sakıncalar doğurabilir?

3. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ

Birbirine girmiş pek çok yönü olan Türkiye-Yunan sorunlarından Ege Denizinde ilişkin olanlarının temelinde Yunanistan'ın bu denizi bir Yunan gölüne dönüştürme emeli yatmaktadır. Lozan Antlaşması ile 3 NM olarak belirlenmiş

olan karasuları genişliğinin Yunanistan tarafından 6 NM'e genişletilmesine sessiz kalınmış, bu sayede Ege Denizinde kimi kaynaklara göre 3000 adet¹ olduğu belirtilen adanın büyük çoğunluğuna sahip olan Yunanistan'ın Ege Denizi üzerindeki hâkimiyeti büyük oranda kabul edilmiştir. Yunanistan 1982 BMDHS'ne taraf olması nedeniyle karasularını 12 NM'e çıkarma hakkı olduğunu iddia etmekte, böylece Ege Denizine sahip olma hayalini büyük oranda gerçekleştirmek istemektedir. Bununla bağlantılı olarak bir ülkenin hava sahasının büyüklüğünün karasularının genişliği ile yakından ilişkili olması nedeniyle hava sahasına ilişkin sorunlar da iki ülke arasında anlaşmazlık konusu olmaya devam etmektedir. Yunan tezlerinin kabul görmesi Türkiye açısından sadece batıda Yunanistan tarafından kuşatılmakla kalmayıp, gerek deniz kaynakları, gerek ulaşım gibi alanlarda ciddi ekonomik kayıplara uğramasına da sebep olacaktır. Çalışmanın değindiği önemli konulardan bir bu noktadır.

Havacılığın gerek devletler hukuku ve devletlerin hava ülkesi üzerindeki hakimiyeti ve gerekse bundan daha az önemli olmayan ekonomik değeri dikkate alınarak oluşturulan statüko 1910 Paris Anlaşması ile başlayıp, Şikago Konferansı ve bu arada imzalanan diğer bir takım anlaşmalarla oluşturulmuştur. Şikago Konferansı havacılığın ekonomik yönünü dikkate almamış, bu husus ticaretin önündeki engellerin kaldırılması amacıyla ikili anlaşmalarla aşılmaya çalışılmıştır. Bugün havacılık endüstrisinin ulaştığı boyut düşünüldüğünde bir ülke için, başka ülke havayolu şirketlerine kendi ülkesinde yük-yolcu taşıma serbestisinin verilmesi, başka ülke vatandaşlarının bir ülkede havayolu şirketi sahibi olması, başka ülkeye ait havayolu şirketlerinin bir ülkede istediği meydana inip kalkmasına müsaade edilmesi gibi ekonomik sorunların da en az Ege Hava sahası sorunları kadar egemenlik anlamında önem taşıdığı anlaşılmıştır.

Nitekim AB, birliğini sağladıktan sonra havacılık alanında da ABD ve diğer gelişmiş ülkelerle rekabet koşullarını oluşturma çabasına girişmiş, yaptığı çalışma ile hava sahasının yapılanmasında değişiklikler yapma ihtiyacı

¹ Ali Kurumahmut, "Ege'de Temel Sorun - Egemenliği Tartışmalı Adalar", Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1998, s.4

hissetmiştir. İşte bu değişiklikler Türkiye ile Yunanistan arasında var olan Hava sahası sorunlarının mahiyetini etkiler niteliktedir.

Üniversitelerde konunun bu son gelişmelerden nasıl etkilenebileceği hususunda çalışmaya rastlanmamış, konunun ağırlıklı olarak Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve Silahlı Kuvvetler kapsamında yapılan çalışmalarla kısıtlı kaldığı belirlenmiştir. Avrupa hava sahasının bu yeniden yapılandırılması süreci devam eden bir süreç olup, özellikle milli menfaatlerimizin korunması açısından, gelişmelerin karar vericiler tarafından yakından takip edilmesine ihtiyaç vardır. Konunun ilgilileri, akademisyenler ve diğer kurumlar tarafından bu alanda çalışmalar yapılmasının karar vericilerin gelişmeler karşısında daha sağlıklı kararlar alınmasına katkı sağlanacağı düşünülmektedir.

Yapılan bu çalışmanın da söz konusu gelişmeler kapsamında küçük bir katkı sağlaması hedeflenmiştir.

4. ARAŞTIRMANIN VARSAYIMLARI

Araştırmada, Türkiye'nin henüz AB'ne tam üye olamadığı, katılım müzakere sürecinin devam ettiği, özel bir anlaşma ile veya gözlemci statüsünde TAHS'ye veya herhangi bir FAB'a henüz katılmadığı varsayılmıştır.

5. ARAŞTIRMANIN SINIRLILIKLARI

Bu çalışmanın ilgi alanı ve boyutları şu alanlarla sınırlıdır;

a. Söz konusu çalışmada FAB yapılanmasının Ege hava sahasında var olan Türk-Yunan hava sahası sorunlarına etkisinin neler olacağı şeklinde formüle edilen problem hukuki açıdan incelenecek olup, bu çerçevede yapılacak inceleme ve değerlendirmelerin hukuk bakış açısıyla değerlendirilmesine çalışılacak, uluslararası ilişkiler, tarih ve ekonomi gibi farklı disiplinlerin sahasına, sadece gerekli olması durumunda girilecektir. Bunun yanı sıra, çalışmada ulusal ve uluslararası hava hukukunun yalnızca kamu hukuku bölümüne ağırlık verilecek ve özel hukuka ilişkin kısımları çalışma kapsamı dışında tutulacaktır.

b. Çalışma temel olarak Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucu antlaşması olan Lozan'dan, bugüne kadar olan dönemi kapsayacak olup; coğrafi/mekan sınırını ise Ege Bölgesi oluşturulacaktır.

c. Çalışmada sadece Ege hava sahasına ilişkin sorunlardan hava sahası ve FIR sorunu üzerinde durulacak, bu sorunlar TAHS ile birlikte temel değişken olarak kabul edilecektir. Ege'de sorun teşkil eden diğer değişkenler, yalnızca ulusal hava sahası sorunuyla direkt ilintili olmaları durumunda çalışma kapsamına dahil edilecektir. Bu bağlamda, Hava Trafik Hizmeti, NOTAM ve Uçuş Planı sorunları detaylandırılmayacak; Ege Kontrollü Hava Sahaları, Ege Uluslararası Hava Sahasında Güvenlik, Lefkoşe FIR ve son olarak da Arama ve Kurtarma Sorumluluk Sahası sorunları çalışma kapsamı haricinde tutulacaktır.

ç. Çalışmada sadece Ege sorunu kapsamında kalınacak ve bu bağlamda Kıbrıs ve diğer Türk-Yunan sorunları kapsam dışında tutulacaktır.

d. Çalışmada, Ege Sorunu bağlamında hava sahalarının yatay sınırları inceleme altına alınacağından, uzay hukukuyla ilintili olan hava sahalarının dikey sınırı ve dolayısıyla yüksekliği konuları kapsam dışında tutulacaktır.

e. Çalışmada Yunan kaynaklarından sadece Türkçe kaynaklarda belirtilenler veya İngilizce tercümeleri kanalıyla istifade edilebilecektir.

II. BÖLÜM YÖNTEM

1. ARAŞTIRMANIN MODELİ

Çalışmada Blue Med FAB ve Ege Hava Sahası sorunu şeklindeki iki temel değişken mevcut olup öncelikle bu değişkenler ve özellikleri ayrı ayrı ele alınacak, daha sonra da ikisi arasındaki ilişki anlatılacaktır. Söz konusu değişkenler ve aralarındaki ilişki temelde hukuk, ancak yeri geldikçe ekonomi, havacılık, tarih ve teknik yönlerden değerlendirilecektir. Konuya ilişkin öneriler uluslararası hukuk ve imzalanan anlaşmalar temelinde oluşturulacaktır.

2. VERİLERİN TOPLANMASI

Araştırmada başta hukuki ve tarihsel verilerden, bilimsel verilere esas oluşturabilecek mahiyette olmak kaydıyla yargısal verilerden, belge kaynaklarının toplanması suretiyle istifade edilecektir.

Teknik olarak, belge tarama tekniği belirlenmiş olup, kütüphanelerden, ilgili kurumların resmi web sitelerinden, internetteki akademik veri tabanları ve bilimsel yayın tarama sitelerinden, medya ve web sitelerinin haber ve yorum arşivlerinden elde edilecek birincil ve ikincil kaynaklardan istifade edilecektir. Ayrıca konuya ilişkin olarak daha önce yapılmış tezler incelenecek ve gerekli görülmesi durumunda SHGM ve EUROCONTROL yetkilileri ile internet vasıtasıyla görüşülecektir.

3. VERİLERİN ÇÖZÜMÜ VE YORUMLANMASI

Başta konuya ilişkin mümkün olduğu ölçüde yayınlanmış birincil kaynaklar taranacak ve hava hukukunun temel kaynakları orijinal metinlerinden incelenecektir. Ayrıca bu metinlerin oluşturulduğu dönemde sosyal ve siyasi durum da göz önünde bulundurulacaktır.

Hava sahasına ilişkin tartişmalarda ise objektif davranılamayacağı kaygısıyla Türkçe veya İngilizce kaynaklarda bulunabildiği kadarıyla Yunan kaynaklarına ve üçüncü taraflarca yazılmış kaynaklara da başvurulacaktır.

TAHS ve FAB yapılanması için AB ve EUROCONTROL tarafından oluşturulan mevzuat dikkate alınacaktır.

Ayrıca verilerin yorumlanmasında olayların hukuki ve siyasi yönleri yanında gerektiğinde ekonomik yönleri de göz önünde bulundurulacaktır.

III. BÖLÜM

ULUSLARARASI HAVA HUKUKU VE GELİŞİMİ

1. HAVA HUKUKUNUN TANIMI VE KONUSU

Azasisine yabancıların girmesine engel olmak isteyen arazi sahibi bunu azasisinin etrafına duvar ya da çit çekmek suretiyle sağlayabilir. Medeni kanuna göre bir arza malik olmak onu kullanmakta faydalı olacak derecede altına ve üstüne de malik olmayı gerekli kılar². Oysa bir uçak başkalarına ait olan arazilerin üzerinden sürekli olarak uçar. Havada duvar ya da çit çekme imkânı olmadığına göre uçak başkalarının mülkiyet hakkına tecavüz mü etmektedir? Benzer şekilde uçuş emniyetinin ve genel güvenliğin sağlanması, yurda giriş çıkışların kontrol altına alınması gibi nedenlerle devletin alması gereken tedbirler vardır. İşte hava sahasından hava taşıtları vasıtasıyla istifade edilmesi yüzünden doğan hukuki münasebetleri düzenleyen hukuk kurallarına “Hava Hukuku” diyoruz³.

Telsiz, telefon (baz istasyonları), uydu yayınları (özellikle bir devletin başka bir devletteki bir grup insana yönelik uydu üzerinden yayınları), havadan azot elde edilmesi, meteorolojik gözlemler, radyoaktif yayılım (Çernobil kazasında olduğu gibi), bir fabrikadan çıkan gazların başka bir yerleşim merkezine ulaşarak insanların sağlığını tehdit etmesi gibi güncel bir takım faaliyetler de geniş anlamda hava hukukunun konusunu teşkil etmektedir.

Anlaşılacağı üzere hava hukukunun biri hava sahası ve ondan yararlanmayla ilgili bütün düzenlemeleri kapsayan geniş, diğeri yalnızca havacılıkla ilgili kuralları kapsayan dar olmak üzere iki kullanımı mevcuttur⁴. Bu ikinci tanıma uyan düzenlemeler için “Havacılık Hukuku” teriminin kullanılmasını öneren yazarlar da mevcuttur⁵.

² 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu, Madde 718: “Arazi üzerindeki mülkiyet, kullanılmasında yarar olduğu ölçüde, üstündeki hava ve altındaki arz katmanlarını kapsar.”

³ Hikmet Belbez, “Hava Hukuku, Konusu ve Mahiyeti”. **Ankara Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, 1945, s.81.

⁴ Hüseyin Pazarıcı, “**Uluslararası Hukuk**” Ankara, Turhan Kitabevi, 2008, s.291.

⁵ ReşatVolkan Günel, “**Uluslararası Havacılık Hukuku**”, İstanbul, Beta Yayınları, 2010, s.10; Belbez, a.g.e., s.82

Nispeten yeni bir alan olan hava hukukunu klasik hukuk sınıflandırması içerisinde bir yere oturtmak mümkün değildir. Hava yolu ile ulaştırmayı düzenlemek üzere konulan hükümler özellikleri itibariyle kamu hukukuna ilişkin olabildikleri gibi özel hukuka ilişkin de olabilirler. Yine bu hükümler milli ya da milletlerarası bir nitelik taşıyabilirler. Bu hükümler arasında ceza hukukuna ilişkin olanlar olduğu gibi mali hususlar ya da vergi ile ilgili olanlar da olabilir.

Burada dikkati çeken önemli bir husus, bu kadar farklı alanlarla ilgisi olmasına karşın hava hukukunun en belirleyici vasfının uluslararası karakteridir. Daha havacılığın ilk yıllarında bile milli sınırlar kendisine dar gelmiştir⁶.

Kısaca söylemek gerekirse; hukukun diğer dallarına kıyasla hava hukukunun gelişimi insanların havada hareket edebilecek araçları geliştirmelerine bağlı olarak nispeten geç olmuştur. Ancak hava araçlarının son yüzyılda çok hızlı gelişim göstermesi ve hava sahasının kullanımının çok artmış olması, bu hukuk dalının da hızlı gelişmesini sağlamıştır. Şimdi kısaca hava hukukunun gelişimine bir göz atalım.

2. HAVA HUKUKUNUN TARİHÇESİ

Roma Hukukuna göre toprağa sahip olan, bunun üstünde bulunan şeye de sahip olur (*cuius est solem est usque ad coleum*). Bu kural, bu günkü hava hukuku açısından uluslararası alanda kabul edilen bir hukuk kuralı haline gelmiş olmasına rağmen⁷, hava hukuku XX nci yüzyıl başlarına kadar, kamu hukukuna ve milletlerarası hukuka konu teşkil etmemiştir⁸.

Uluslararası hukukta havacılıkla ilgili ilk sorun, 1870 Fransız Alman savaşı sırasında, Paris'i kuşatan Alman orduları üzerinden Fransızların balonlarla haberleşmesi ve liderleri Gambetta'nın kenti terk etmesi olayı ile doğmuştur. Bismark 16 Kasım 1870 tarihinde Fransa'ya verdiği notada, bu yolla Alman hatlarını aşan ya da haberleşen kimseleri, savaş tutsağı olarak değil, casus

⁶ Belbez, a.g.e., s.83

⁷Hasan S. Köni, "Uçaklara Karşı Girişilen Eylemlerin Uluslararası Hukukta Doğurduğu Sorunlar", **Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları**, Sayı 103, 1977, s.68

⁸ Edip F.Çelik, "**Milletlerarası Hukuk**", II. Cilt İ.Ü. Yayınları, İstanbul, 1968 :241)

olarak değerlendireceklerini bildirmiştir⁹. 1900'de Santos Dumont ilk defa bir balonla Eyfel Kulesi etrafında tur atmayı başarmıştır. Bunu Almanya'da Kont Zeppelin'in ve İtalya'da Torlanini'nin 1909 uçuşları takip etmiştir. Nihayet Wright Kardeşler havadan daha ağır bir hava aracına motorla güç vererek hareket ettirmek yolunu açarak ilk uçağı yapmışlardır.

Fransız havacısı Blériot'un 1909 yılında Manş'ı geçmesi üzerine huzuru kaçıran İngiltere 1911'de yayımladığı "Aerial Navigation Act" kanunu ile İmparatorluğun emniyeti ve korunması amacıyla birkaç giriş kapısı hariç olmak üzere bütün sahillerini hava seferlerine kapamış ve açık bırakılan birkaç hava yolundan da seyahat içinde oldukça zor hükümler getirmiştir. İngiltere daha sonra Londra üzerinde uçuşu tamamen yasaklamıştır¹⁰.

Hukukçuların hava ile gerçek ilgisi 20. yy. başlangıcında görülür. 1900'de P.Fauchille balonlar için bir hukukî rejimin oluşturulmasını teklif etmiştir. Devletler Hukuku Enstitüsü'nün 1902 yılındaki toplantısında heyete gene Fauchille tarafından Hava Hukuku ile ilgili 32 maddelik bir yönetmelik projesi sunulmuştur. 1906 Gand toplantısında Enstitü, "Havalar Serbesttir" prensibini kabul ve ilan etmiştir. Ancak I. Dünya Savaşı'na doğru devletlerin artan güvenlik endişeleri ve hava araçlarının savaş aracı olarak kullanılma olasılıkları, devletleri daha sıkı tedbirler almaya itmiştir¹¹.

Uluslararası alanda Hava Hukukuna ilişkin ilk düzenlemeye Lahey Barış Konferansı sonunda kabul edilen uluslararası antlaşmalarda rastlanmaktadır. İlgili hüküm ile hava araçlarından ateş açılması ve patlayıcı madde atılması yasaklanmıştır¹².

Uluslararası Hava Hukukunun oluşmasını sağlayan en önemli hamle şüphesiz 1919'da toplanan Versay Barış Konferansı'nda "harp sonrası durumu ile ilgili bütün teknik ve hukukî havacılık meselelerini inceleyerek akitler arasında enternasyonal hava seyrüseferleri hakkında bir anlaşma tasarısı hazırlamakla" ödevli bir komisyon teşkil edilmesi olmuştur. Bu komisyonun çalışmaları

⁹ Hüseyin PAZARCI, "Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap", Turhan Kitabevi, Ankara, 1998, s.438.

¹⁰ T. Çağa, "Hava Hukuku", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1963, s.16

¹¹ Reşat Volkan Günel, "Uluslararası Havacılık Hukuku", İstanbul, Beta Basım A.Ş., 2010, s.63

¹² Günel, a.g.e, s.64

sayesinde 13 Ekim 1919 tarihli Paris Havacılık Konferansı toplanarak, Hava Hukukunun modern temeli sayılan Paris Konvansiyonu kabul ve imza edilmiştir. 1919 Paris Hava Ulaşım Sözleşmesi ile ilk defa;

1. Hava sahası üzerinde devletlerin kısıtlamasız ve münhasır egemenliği ilkesi kabul edilmekte,

2. Barış zamanında sivil hava araçlarının ilke olarak serbest geçiş hakkı bulunduğunu bildirilmektedir .

Sözleşme; taraf devletlerin birbirlerinin ülkeleri üzerinden zararız geçiş hakkını ve eşit işlemi öngörüyordu. Ancak, ülke devleti yasak bölgeler ilan edebilme hakkına sahipti. Yine, devlet hava araçları (askeri uçaklar dâhil) ve uluslararası düzenli taşımacılık yapan tarifeli sivil hava araçları ancak izin alarak geçiş hakkına sahip bulunmaktaydı. Sözleşme 2 nci Dünya Savaşı sonrasına kadar uluslararası hava rejimini belirleyen ve yürüten en önemli antlaşma olmuştur¹³.

Paris Sözleşmesi sadece sözleşmeye taraf olan devletler arasında geçerli olduğundan taraf olmayan devletlerin uçaklarına ülkeleri üzerinden uçmayı yasaklamaktaydı. Başta ABD olmak üzere bazı Avrupa devletleri ve Latin Amerika'nın büyük çoğunluğu sözleşmeye taraf değildi ve bu durum ikili antlaşmalarla aşılmaya çalışıldı. Bunlardan ilki 1926 tarihli Madrid Sözleşmesi, diğeri ise 1928 tarihli Havana Sözleşmesidir¹⁴.

Paris Sözleşmesi, 1944 Şikago Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesi ile 1947'de yürürlükten kalkmıştır. Türkiye, Lozan Barış Antlaşmasınının 100. maddesinde, "coğrafya açısından durumunun gerekli kıldığı değişiklikler yapılmasını elde ederse", anılan sözleşmeye taraf olmayı kabul ettiğini bildirmiştir. Ancak, sonuçta, Türkiye, beklentilerinin karşılanmadığı kanısıyla, 1919 Paris Sözleşmesine hiçbir zaman katılmamıştır. Paris Konferansının en büyük eseri "Hava Seyrüseferleri Enternasyonal Komisyonu" (C.I.N.A.-Commission Internationale De Navigation Aeriene) 'nun geniş yetkilerle kurulması olmuştur¹⁵.

¹³ Günel, a.g.e., s.65

¹⁴ Günel, a.g.e., s.66

¹⁵ Mazhar Nedim Göknil. "Hava Hukuku", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını, İstanbul, 1951. s.14

Paris Konvansiyonunun en eksik ve sakıncalı olan yönü, milletlerarası tarifeli hava seferlerini, düzenleme dışında tutmuş olmasıdır. Anlaşmaya göre bu seferler, ancak ülke devletinin rızası ile yapılabilirdi. Uygulamada bu kötüye kullanılan bir hak olmuştur.

Hava taşımacılığı konusunu düzenleyen 1929 Varşova Sözleşmesi ve onu değiştiren 1955 La Haye Protokolü ile hava araçlarının vereceği zararlar nedeniyle sorumluluğu konusunu düzenleyen 1933 Roma Sözleşmesi ve onu değiştiren 1952 sözleşmesi dışında uygulanan uluslararası hukukun havacılıkla ilgili temel kuralları 1944'te imzalanan Şikago Anlaşmaları ile konulmuştur¹⁶

3. ŞİKAGO KONFERANSI¹⁷

1944 yılında ABD müttefik ülkeleri bir uluslararası havacılık konseyi oluşturmak ve havacılığa ilişkin uluslararası kurallar oluşturmak amacıyla Şikago'da bir konferansa davet etmiştir. "Uluslararası Sivil havacılık Konvansiyonu" olarak ya da kısaca "Şikago Konvansiyonu" olarak anılan bu konferanstan sivil havacılığa ilişkin temel prensip ve düzenlemeler çıkmıştır. Bu düzenlemeler arasında ülkeler arasındaki taşımacılık sözleşmelerine temel teşkil edecek sözleşme, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)'nün kurulması ve uluslararası hava seyrüseferine ilişkin temel sözleşmeler sayılabilir.

Şikago'da dört anlaşma imzalanmıştır¹⁸:

1. Uluslararası Sivil havacılık Geçici Anlaşması,
2. Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi,
3. Uluslararası Hava Servisleri Transit Anlaşması ve
4. Uluslararası Hava Ulaşım Anlaşması.

Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Anlaşması, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi yürürlüğe girinceye kadar üç yıllığına teknik ve danışma nitelikli geçici bir sivil havacılık örgütü (Provisional ICAO-PICAO) oluşturmuş, 1947'de

¹⁶ Pazarıcı, "Uluslararası Hukuk", s.291

¹⁷ Şikago Sözleşmesini Türkiye 5 Haziran 1945 gün ve 4749 sayılı kanunla onaylamıştır. Bkz. R.G. 12 Haziran 1945, sayı 6029.

¹⁸ Metinler için bkz. Resmi Gazete, 12.06.1945, Sayı:6029

Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin yürürlüğe girmesiyle ortadan kalkmıştır¹⁹.

Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, dört bölümden oluşmaktadır:

Birinci bölüm; genel ilkeler, ulusal hava sahası üzerinde uçuş, hava araçlarının uyrukluğu, hava ulaşımını kolaylaştırıcı önlemler, uçuş sırasında uyulacak kurallar ve havacılığa ilişkin uluslararası standartları içermektedir. İkinci bölüm, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünün kuruluşunu ve organlarını düzenlemektedir. Üçüncü bölüm, hava ulaştırmasına ilişkin raporlara, havaalanları ve öteki hava ulaşımı tesislerine, ortak işletmelere ilişkin kuralları kapsamakta ve dördüncü bölüm ise, havacılıkla ilgili öteki anlaşmaları, uyuşmazlık, kuralların çiğnenmesi ve savaş durumuna ilişkin kurallar ile Sözleşmeye taraf olma yollarını ele almaktadır²⁰.

Sözleşmenin önemli maddelerine kısaca göz atmak gerekirse:

1'inci madde: "Akit Devletler, devletlerin ülkeleri üstündeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır hâkimiyeti haiz olduklarını kabul ederler" demek suretiyle ülkelerin hava sahasında tam ve sınırsız hükümlanlığını tanımaktadır. Şikago sözleşmesi taraf olmayan devletleri bağlamasa bile sözleşmeye taraf devletler yalnız kendilerinin değil, hava sahasında her devletin egemenliğini tanımışlardır²¹.

2'nci madde: "Bir devletin ülkesinden maksat o devletin hâkimiyeti, hükümlanlığı, himayesi veya mandası altında bulunan arazi ile ona bitişik bulunan kara sularıdır" demek suretiyle hava sahasının sınırlarını belirtmekte ve karasularını da ülkeden saymaktadır.

3'üncü madde: "Bu konvansiyon yalnız sivil hava nakil vasıtalarına kabili tatbik olup Devlet hava nakli vasıtalarına tatbik olunmaz. Askeri, Gümrük ve Zabıta hizmetlerinde kullanılan hava nakil vasıtaları Devlet hava nakil vasıtası sayılır. Akit devletlerden birine ait bir devlet hava nakil vasıtası ancak hususi bir Anlaşma veya sair suretle salahiyet verilmiş olduğu takdirde ve bu salahiyetin şartlarına uygun olarak diğer bir devletin ülkesi üzerinden uçabilir veya o devlet

¹⁹ Pazarıcı, "Uluslararası Hukuk", s.292

²⁰ Pazarıcı, "Uluslararası Hukuk", s.292

²¹ Cem Sar, Seha L. Meray, "İzinsiz Giren Yabancı Uçakların Uluslararası Hukuk Açısından Yarattığı Sorunlar", **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, Ankara, cilt 27, sayı 3, 1972.

ülkesine inebilir. Hususi bir Anlaşma veya diğer suretle salahiyet verilmiş olmadıkça Akit Devletlerden birine ait bir Devlet hava nakil vasıtası diğer bir devletin ülkesi üzerinden uçamaz veya o Devlet ülkesine iniş yapamaz, bu uçuş ve iniş verilen salahiyet şartları dairesinde cereyan eder. Akit Devletler, Devlet hava nakil vasıtaları için nizamlar vazederken sivil hava nakil vasıtalarının seyrüseferinin emniyetini göz önünde bulundurmayı taahhüt ederler” demek suretiyle sözleşmenin sadece sivil uçaklara uygulanacağı, devlet uçaklarına uygulanamayacağı ve hangi uçakların devlet uçağı sayılacağı kayıt altına alınmış olmaktadır.

5'inci madde: Sözleşmeye taraf diğer devletlerin tarifeli olmayan seferlerinin izin almaksızın bir devletin topraklarına inmek maksadıyla, ya da inmeden transit geçmek suretiyle uçabileceğini veya trafik amacı olmadan iniş yapabileceğini, ilgili devletin ise söz konusu trafiğin inmesini isteyebileceği kabul edilmiştir.

6'ncı madde: Sözleşmenin altıncı maddesinde tarifeli hiçbir hava trafiğinin ilgili devletin iznini almadan ülke üzerinden uçuş yapamayacağını ifade ederek yukarıda ifade edilen egemenlik prensibini bir yerde güçlendirmiştir. “Charter” uçuşu yapan uçaklar da izne tabidir.

9'uncu madde: Kabotaj hakkının ülke devletinde kullanılabileceğini, her devletin güvenlik nedenleriyle üzerinden uçulmasına izin vermediği yasak bölgeler kurabileceğini belirtmektedir.

Sözleşmeye göre, her uçak kütüğe yazıldığı (tescil edildiği) ülkenin uyruğunda sayılmaktadır.

Sözleşme ayrıca, bir uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) kurmuştur. Bu örgüt, BM uzmanlık kurumlarından birisi olup; sivil havacılıkla ilgili önemli, kural ve yöntemlerin gelişmesine çalışır²².

Uluslararası Hava Servisleri Transit Anlaşması 6 maddeden oluşan kısa bir anlaşmadır. Bu Anlaşma "İki Hava Serbestliği Anlaşması" olarak da anılmaktadır. Bu Anlaşmaya taraf olan devletler, uluslararası tarifeli hava servisleri bakımından, birbirlerine şu iki serbestliği tanımaktadır:

1. Yere inmeksizin ülkesi üzerinden geçme hakkı,

²² Sözleşmenin tam metni için bkz. Resmi Gazete, 12.06.1945, Sayı:6029

2. Ticari olmayan amaçlarla (örneğin, teknik nedenlerle) ülkesine inme hakkı (mad. 1/1).

Böylece, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin yalnızca tarifeli servisler dışında uçuş yapan hava araçlarına tanıdığı bu iki hak anılan Anlaşma ile tarifeli hava servislerine de tanınmış olmaktadır²³.

Uluslararası Hava Ulaşım Anlaşması da 8 maddeden oluşan kısa bir anlaşmadır. Bu Anlaşma "Beş Hava Serbestliği Anlaşması" olarak da anılmaktadır. Anlaşmaya taraf olan devletler, uluslararası tarifeli hava servisleri bakımından, birbirlerine ilke olarak şu beş serbestliği tanımaktadır:

1. Yere inmeksizin ülkesi üzerinden geçme hakkı;
2. Ticari olmayan amaçlarla ülkesine inme hakkı;
3. Hava aracının uyuğunda bulunduğu devletin ülkesinden almış olduğu yolcu ve eşyayı ülkesine indirme hakkı;
4. Hava aracının uyuğunda bulunduğu devletin ülkesine gidecek yolcu ve eşyayı ülkesinden alma hakkı;
5. Herhangi bir taraf devlet ülkesine indirme hakkı (mad. 1).

Bu Anlaşmaya taraf olan devletler sözü geçen serbestliklerden beşincisine çekince koyma hakkına sahiptir (mad. 4/1). Nitekim Türkiye anılan anlaşmaya, 5.6.1945 tarihli onaylama yasası ile taraf olurken, yasanın 2. Maddesine çekince koymuştur²⁴.

4. HAVA SAHASINA İLİŞKİN TEORİLER

Birinci dünya savaşı öncesinde kara ülkesi ve karasuları üzerindeki hava sahasının statüsüne ilişkin olarak değişik teoriler mevcuttu. Birinci görüş yeryüzünü kaplayan tüm hava sahalarının serbest olduğu fikridir. Hava sahasının serbest olduğunu savunanların ana çıkış noktası hava seyrüseferini teminat altına alma fikridir. Diğer bir görüş, karasuları düşüncesinden esinlenerek, devlete bağlı bir hava sahası şeridi ve onu izleyen serbest hava sahasını kabul etmektedir. Bir üçüncü görüş ise ülke üzerindeki bütün hava

²³ Pazarıcı, "Uluslararası Hukuk", s.292

²⁴ Pazarıcı, "Uluslararası Hukuk", s.292

sahasının o ülkenin hükümlerlik alanı olduğunu iddia etmektedir. Dördüncü görüş ise sivil yabancı uçakların bir ülkeye ait hava sahasından zararsız geçiş hakkından bahsederek üçüncü görüşü yumuşatmaktadır. Genel olarak hava sahasının serbest olduğunu iddia eden Fransız teorisi ile hava sahasının ilgili ülkenin hükümlerlik alanı olduğunu iddia eden İngiliz teorisi tezat teşkil etmekte ise de her iki teori de açık denizler üzerindeki hava sahasının serbest olduğunu kabul etmekte idi²⁵.

Ancak birinci dünya savaşının başlaması nedeniyle oluşan güvenlik mülahazaları dolayısıyla bu düşüncelerin hepsi değişmiştir. Yeni ortaya çıkan anlayış ile bir ülkenin hava sahası üzerindeki hükümlerlik hakkının sınırsız bir yüksekliğe (uzaya) kadar uzandığı kabul edildi. Daha sonra bu görüş de değişmiş ve egemenliğin belirli irtifalara kadar uzanabileceği ifade edilerek kapsamı daraltılmıştır. 1919 tarihinde gerçekleştirilen Hava Seyrüseferinin düzenlenmesi üzerine Paris Konferansında bir ülkenin kara ülkesi ve karasuları üzerinde yer alan hava sahasında tam hükümlerlik olduğu kabul edildi^{26,27}.

Hükümlerliğin dikey sınırının hava sahasında yukarıya doğru sınırsız bir mesafeye kadar olduğu anlaşılacakla birlikte yeni imzalanan dış uzaya ilişkin anlaşma ile bu görüş değişikliğe uğramıştır^{28,29}.

Karasuları ve hava sahası benzerliğinden dolayı akla gelen önemli sorulardan bir tanesi bir ülke üzerindeki hava sahasından başka ülke uçaklarının serbest geçiş hakkı olup olmayacağıdır. Bu husus hava taşımacılığı konusunda çok önemli bir etkiye sahiptir. Bugünkü alışılmış hukuk açısından böyle bir hakkın bulunmadığını söyleyebiliriz. Bir uçak bir başka ülkenin hava sahasına ancak ait olduğu ülke ile hava sahası ülkesi arasındaki anlaşmaya dayanarak ve müsaade ile kat edebilir. Böyle bir anlaşma yoksa ve müsaade de alınmamışsa

²⁵ Malcolm N. Shaw, International Law, Cambridge University Press, Cambridge, 2003:463.

²⁶ Shaw, a.g.e., s.464

²⁷ Paris Konvansiyonu madde1. Konvansiyonun belirlemiş olduğu kurallara uyulması şartıyla üye ülkelerin özel uçaklarının bir başka ülke hava sahasından barış zamanında zararsız geçişini düzenlemektedir. Madde 5-10 uçakların tabiiyetinin nasıl belirleneceği üzerinedir. Ayrıca Hava Seyrüseferine ilişkin bir Komisyon oluşturulmuştur.

²⁸ Yeni İngiliz öğretisine göre "Hükümlerlik hava sahasına ilişkindir, dış uzaya ilişkin olarak hükümlerlik söz konusu değildir. Hava sahasının bitip uzayın başladığı yüksekliğe ilişkin olarak belirlenmiş ve mutabık kalınmış bir görüş yoktur. Ancak pratik olarak bunun bir uçağın çıkabileceği en yüksek irtifa olduğu kabul edilmelidir. Bkz.Shaw, International Law, 5th ed. Cambridge.

²⁹ Shaw, a.g.e., s.464

bir hava sahası ihlali sözkonusu olacaktır ki bu da uçağın önlenmesini, çok istisnai durumlarda da düşürülmesini haklı kılar³⁰.

5. HAVA SAHASININ HUKUKİ REJİMİ

Hava Sahası devletin unsurlarından olan “ülke”yi meydana getiren kara parçası ya da parçaları ile iç sular ve karasularından oluşan deniz ülkesi üzerinde yer alan ve içerisinde atmosferin bulunduğu üç boyutlu sahayı ifade eder. Yeryüzünden itibaren uzaya kadar uzanır. Bu sahanın nerede bitip, uzayın nerede başladığı konusu hukuksal olarak henüz çözümlenmemiş bir problemdir. Birinci Dünya Savaşına kadar devletin ülkesi üzerindeki hava tabakasının hukuki statüsünün ne olduğu konusunda birbirinden farklı görüşler öne sürülmüştür. Hava sahası kavramı, hukuken ulusal ve uluslararası hava sahası şeklinde ikiye ayrılarak tanımlanmakta olup, ulusal hava sahası bir devletin egemenliği altında bulunan kara ülkesiyle ona bitişik olarak yer alan içsuların ve karasularının üzerinde bulunan hava sahasıdır. Bir diğer ifadeyle, bir devletin ulusal hava sahasının dış sınırı, anılan devletin karasularının bittiği çizgi olmaktadır³¹.

Devletin ülkesi coğrafi bakımdan üç kısımdan meydana gelmektedir; kara, deniz ve hava ülkeleri. Devlet, deniz ve hava ülkesi üzerindeki egemenliğini kara ülkesinden ayrı olarak devredemez ve terk edemez. Buraların devlet egemenliğine tabi oluşu kara ülkelerine bitişik olmalarından kaynaklanan hukuki bir sonuçtur³².

Uluslararası sivil havacılık anlaşmalarının ulusal hava sahasını kara suları ile sınırlandırması nedeni ile bir devletin kara suları dışında kalan deniz alanları üstünde bulunan hava sahası, uluslararası hava sahasını oluşturur. Devletlerin uygulamalarında bu kurala uymayan tek örnek Yunanistan'ın ulusal hava sahasıdır³³.

³⁰ Shaw, a.g.e., s.465

³¹ Pazarıcı, “Uluslararası Hukuk”, s.293

³² Sevin Toluner, “Milletlerarası Hukuk Dersleri”, İstanbul, Beta Yayınları, 1996, s.31

³³ Pazarıcı, “Uluslararası Hukuk”, s.293

Hava sahasının ulusal ve uluslararası hava sahası olarak ikiye ayrıldığı yukarıda belirtilmişti. Ulusal hava sahasında geçerli olan rejim ülke devletinin tam ve münhasır egemenliğidir. Nitekim 1994 Şikago Sivil Havacılık sözleşmesinin bir ve ikinci maddeleri “Akit Devletler, devletlerin ülkeleri üstündeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır hâkimiyeti haiz olduklarını kabul ederler. Bu konvansiyon anlamında bir devletin ülkesinden maksat o devletin hâkimiyeti, hükümrânlığı, himayesi veya mandası altında bulunan arazi ile ona bitişik bulunan kara sularıdır” demek suretiyle kayıt altına almıştır. Türkiye açısından ise 14.10.1983 tarih ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 3. Maddesinde: “Türk Hava Sahası terimi Türkiye Cumhuriyetinin egemenliği altındaki ülke ile Türk karasuları üzerindeki sahayı ifade eder” demek suretiyle anılan kural iç hukukumuz açısından da benimsemiştir. Aynı husus Türkiye tarafından tanınmamakla beraber 1982 B.M.D.H.S. (md.2)’de “Sahildar devletin egemenliği kara ülkesinin ve iç sularının ötesinde ve bir Takımada Devleti söz konusu olduğunda, takımada sularının ötesinde karasuları denilen bir bitişik deniz bölgesine kadar uzanır. Bu egemenlik karasuları üzerindeki hava sahasını ve de bu suların deniz yatağı ile toprak altını da kapsar. Karasuları üzerindeki egemenlik iş bu Sözleşmenin hükümlerinde öngörülen şartlar ve uluslararası hukukun diğer kuralları dâhilinde kullanılır” şeklinde ifade edilmiştir.

Uluslararası hava sahasında geçerli olan hukuksal rejim ise serbestliktir. Gerek 1958 Cenevre açık Deniz Sözleşmesi (md.2) ve gerekse 1982 B.M.D.H.S. (md.87/1) açık deniz üstünde bulunan hava sahasında bütün devletlerin uçuş serbestliğine sahip olduğunu bildirmektedir. Aynı kural bitişik bölgenin açık denizin bir parçasını oluşturması sebebiyle (1982 B.M.D.H.S. md.86) bitişik bölge üstündeki hava sahası için, münhasır ekonomik bölge üzerindeki hava sahası (1982 B.M.D.H.S. md 58) için de geçerlidir³⁴.

³⁴ Pazarıcı, “**Uluslararası Hukuk**”, s.294

6. ULUSLARARASI HAVA ULAŞIM REJİMİ

Bir devlet kendi ulusal hava sahasında tam ve münhasır egemenliğe sahip olduğu için yabancı uçakların kendi ülkesi üzerinden uçuşması onun müsaade etmesiyle mümkün olabilir. Ancak uygulamada devletlerin büyük bir çoğunluğu sivil hava araçlarının ülkeleri üzerinden geçmeleri konusunda rızalarını açıklamış bulunmaktadır. Devlet hava araçlarının bir yabancı devlet üzerinden uçuşması ise izne bağlıdır³⁵.

1944 Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, Sözleşmeye taraf bir devlet ülkesi üzerinden yabancı sivil hava araçlarının uçuşlarını ikiye ayırmaktadır:

1. Tarifeli uçuşlar,
2. Tarifeye bağlı olmayan uçuşlar³⁶.

1944 Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine taraf olan devletler, tarifersiz uçuşlar için, önceden izin almaya gerek kalmadan, diğer devletlerin sivil hava araçlarına;

- Yere inmesizin ülkesi üstünden geçme hakkı,
- Ülkesine inme hakkı tanımaktadırlar. Buna karşılık, aynı Sözleşme tarifeli uçuşlar için özel izin alınması gerektiğini bildirmektedir.

Tarifeli uçuşlarla ilgili olarak 1944 Şikago Uluslararası Hava Servisleri Transit Anlaşmasına taraf olan devletler sivil hava araçları için yukarıda belirtilen iki serbestliği birbirlerine tanımaktadır (mad. 1/1). Tarifeli uçuşlarla ilgili olarak 1944 Şikago Uluslararası Hava Ulaşım Anlaşmasına taraf olan devletler ise, birbirlerinin sivil hava araçlarına yukarıda belirtilen iki serbestlikten başka en az şu iki serbestliği daha tanımaktadır (mad. 1);

³⁵ Pazarıcı, “**Uluslararası Hukuk**”, s.294

³⁶ Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine göre Tarifersiz Uçuş Hakkı: Akit Devletlerden her biri diğer Akit Devletlere ait olup tarifeli milletlerarası servislerde çalışmayan hava nakil vasıtalarının bu konvansiyon ahkâmına riayet şartıyla önceden müsaade alınmasına lüzum kalmaksızın ülkesi dâhiline girmek veya ülkesi üzerinden durmadan uçmak ve seyrüseferden gayri maksatlarla iniş yapmak hakkını tanırlar. (Md:5)

Tarifelenmiş Hava servisleri: Tarifeli beynelmilel hava servisleri ancak hususi müsaade veya o Devletten başka suretle salahiyet almış olmak ve ancak bu müsaade veya salahiyet hükümlerine riayet şartıyla Akit Devletlerden birinin ülkesi üzerinden veya ülkesi dâhilinde işleyebilirler.(Md:6)

1. Hava aracının uyruğunda bulunduğu devletin ülkesinden almış olduğu yolcu ve eşyayı ülkesine indirme hakkı,

2. Hava aracının uyruğunda bulunduğu devletin ülkesine gidecek yolcu ve eşyayı ülkesinden alma hakkı.

Eğer, ilgili devletler anılan Anlaşmaya herhangi bir çekince koymadıysa, bu devletlerin sivil hava araçlarının herbirinin ülkesinden alacağı yolcu ve eşyayı bir üçüncü devlet ülkesine götürmek ya da herhangi bir üçüncü devlet ülkesinden aldığı yolcu ve eşyayı bu devletler ülkesine indirmek hakkı vardır³⁷.

1944 Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine göre; taraf devletlerin ülkeleri içindeki bir noktadan ötekine yapılacak paralı uçuşları yalnızca kendi uyruğundaki sivil hava araçlarına ayırabilme hakkı vardır³⁸.

Şikago Konferansı II.Dünya Savaşından hemen sonra toplanmıştır. Savaşın çıkan ülkelerin tamamı büyük yıkımlarla karşılaşmış, ABD haricinde hiçbirinde ciddi bir havacılık endüstrisi oluşmamıştır. ABD bu savaşın elinde çok büyük oranda askeri uçak olarak çıkmış, savaş sonrasında bu uçakları sivil havacılık ve ulaştırma için kullanmayı planlamıştır. Bu sebeple de konferans süresince ülkelerin hava sahasında uçuşlar konusunda kısıtlama getirmesine engel olmak istemiştir. Diğer ülkeler ise konuyu hem egemenlik, hem güvenlik ve hem de ekonomik boyutu nedeniyle ele almışlar ve mümkün olduğu kadar kısıtlamak istemişlerdir. ABD bu kısıtlamaları uluslararası ticaretin önünde engel olarak görmüş ve görüşmeler çıkmaza girmiştir. Sonuçta konferans sonrasında her iki tarafı da tatmin edebilecek bir çözüm bulunmuş Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Anlaşması ve Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine ek olarak Uluslararası Hava Servisleri Transit Anlaşması ve Uluslararası Hava Ulaşım Anlaşması imzaya açılmıştır. Ülkelerin büyük çoğunluğu Uluslararası Hava Servisleri Transit Anlaşmasına (İki serbestlik) imza atarken sadece onbir ülke Uluslararası Hava Ulaşım Anlaşmasına (Beş serbestlik) imza atmıştır. Bu anlamda ABD isteğini gerçekleştirememiş, ticaret için gerekli gördüğü bu

³⁷ Pazarıcı, “Uluslararası Hukuk”, s.294

³⁸ Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine göre Kabotaj: Akit Devletlerden her biri ülkesi dâhilindeki bir noktadan ülkesi dâhilinde diğer bir noktaya ücret veya kira mukabilinde yolcu, yük veya posta taşımak müsaadesini sair Akit Devletlerin hava nakil vasıtalarına vermemek hakkını haizdir. (Md:7)

serbestlikleri ülkelerle tek tek iki taraflı anlaşmalar yapmak suretiyle gerçekleştirmeye çalışmıştır.

Öte yandan, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi taraf devletlerin ülkelerinin belirli bölgelerinde, askeri gereklilikler ya da kamu güvenliği nedeniyle, uçuşa yasak bölgeler ilan edebileceğini kabul etmektedir (mad.9). Yasak bölgelerin üstünden uçan ya da öteki uçuş kurallarına uymayan hava araçlarının, ülke devletince, gümrük ve polis denetiminden geçmeleri için, en yakın havaalanına inmeleri istenebilecektir (mad. 9/c).

Sivil hava araçlarının yukarıda bildirilen andlaşma koşulları dışında bir yabancı devlet ülkesine, hukuka uygun olarak girebilmesi, ancak özel izinle mümkündür. Ülke devletinin rızası alınmadan yapılan girişler izinsiz giriş olarak nitelendirilmektedir. Sivil hava araçlarının izinsiz girişleri, "tehlike içinde" (in distress) bulunmaları nedeniyle olabileceği gibi, kötü hava koşulları, yön yanılması, teknik neden ya da hava aracının kaçırılması gibi kasıtsız nedenlerle de olabilmektedir. Tehlike nedeniyle bir sivil hava aracının bir yabancı ülke hava sahasına girmesi durumunda, 1944 Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin 25. maddesi, bu araca yardım edilmesini öngörmektedir. Bir sivil hava aracı gerek tehlike durumu nedeniyle, gerek yukarıda belirtilen kasıtsız girişler çerçevesinde, bir yabancı devlet ülkesine girdiği zaman, uluslararası uygulamada, bunlara önce uyarıda bulunulması gerektiği kabul edilmektedir³⁹. Bu durumda, ülke devleti, sözkonusu sivil hava aracına inmesi ya da uygun göreceği belirli bir uçuş doğrultusunda gitmesi için emir verebilecektir. Bu emirlere uymayan sivil hava aracına karşı, yarattığı tehlike oranında, kuvvet kullanılabileceği öngörülmektedir⁴⁰.

Sivil hava araçlarının, casusluk, kaçakçılık v.b. kasıtlı olarak bir yabancı devlet ülkesine izinsiz girmesi ise doğal olarak yasaktır. Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin 4. maddesi, "Akit devletlerden herbiri, sivil havacılığı bu Sözleşmenin gaye ve hedefleri ile kabil-i telif olmayan maksatlar için kullanmamayı kabul ederler" demek suretiyle, taraf devletlerin bu tür amaçlarla davranan ve uyrukluğunu taşıyan sivil hava araçlarına göz yumması yükümünü getirmektedir. Ancak, ülkesine izinsiz girilen devletin hava aracının

³⁹ Sar, Meray, a.g.m., s.40

⁴⁰ Sar, Meray, a.g.m., s.42

amacını değerlendirmedeki zorluklar nedeniyle, kuvvet kullanma yoluna başvurmadan önce, aracın belirli bir havaalanına inmesini istemesi ve bu emre uyulmaması durumunda kuvvet kullanması en uygun yol olarak değerlendirilmektedir⁴¹.

Uygulanan uluslararası hukukta devlet hava araçları bir yabancı devlet hava sahasına yalnızca izin alarak girebilmektedir. Nitekim sivil hava araçlarının kimi koşullarla serbest giriş ve uçuşlarını kabul eden 1944 Şikago Sözleşmesi (mad. 3), devlet hava araçlarını (State Aircraft) düzenleme dışında bırakmaktadır. Konuya ilişkin olarak Şikago Sözleşmesi madde 3/c): "Akit devletlerden birine ait bir devlet hava nakil vasıtası ancak hususi bir anlaşma veya sair suretle selâhiyet verilmiş olduğu takdirde ve bu selâhiyetin şartlarına uygun olarak diğer bir devletin ülkesi üzerinden uçabilir veya o devlet ülkesine inebilir" demektedir. Ülke devletinden usulüne uygun olarak izin almış bulunan yabancı devlet hava araçları, uçuş kurallarına uyduğu sürece, dokunulmazlığa sahiptir⁴².

Bir yabancı devlet hava sahasına izinsiz giren devlet hava araçlarına gelince, bu girişin, kötü hava koşulları, yön şaşırması ya da teknik arızalar nedeniyle kasıtsız olması ile kasıtlı bulunması durumlarını ayırmak gerekmektedir. Tehlike ya da başka nedenlere bağlı kasıtsız girişlerde, başta askeri hava araçları olmak üzere, devlet hava araçlarına bu durumlarda sivil hava araçlarına davranıldığı gibi davranılması gerektiği genel bir kabul görmektedir⁴³. Buna karşılık, kasıtlı izinsiz girişte bulunan devlet araçları durumunda, başka bir deyişle, casusluk, kışkırtma vb. amaçlarla yapılan izinsiz girişlerde, uyarıda bulunmaksızın kuvvet kullanılıp kullanılmayacağı tartışmalıdır. Genel olarak askeri hava araçları için de uyarıda bulunduktan ve makul bir süre beklendikten sonra kuvvet kullanılabileceği kabul edilmektedir. Ancak, düşmanca niyetleri açıkça belli olan, saldırıya geçen ya da geçmek üzere olduğu kesinlikle anlaşılan askeri hava araçlarına karşı, uyarıda bulunmadan da, kuvvet kullanılabilmesi uluslararası hukuka uygun olarak değerlendirilmektedir⁴⁴.

⁴¹ Sar, Meray, a.g.m., s.44

⁴² Pazarıcı, "Uluslararası Hukuk", s.296

⁴³ Sar, Meray, a.g.m., s.48, 56

⁴⁴ Sar, Meray, a.g.m., s.63

Uluslararası hava sahasında serbestlik rejimi geçerli olduğu için, bu alanda bütün devletlerin hava araçları, ister sivil ister devlet hava aracı olsun, serbestçe uçuş hakkına sahiptir. Hava araçları uluslararası hava sahasında, ilke olarak, uyruğunda buldukları devletin yetkisi altında bulunmaktadır. Ancak, 1944 Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin 12. maddesinde, "Açık denizlerde, bu Konvansiyon esaslarına göre vaz edilmiş kurallar uygulanacaktır" hükmüne dayanarak, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Konseyi, uluslararası hava sahasındaki uçuş kurallarını kapsayan Sözleşmenin 2 sayılı Ekini kabul etmiştir. Anılan 2 Sayılı Ek, uluslararası hava sahasında, özellikle, çarpışmalara engel olacak kuralları, uçuş planı kurallarını, görerek uçuş (VFR) ve aletli uçuş (IFR) kurallarını, tehlike anında alınacak önlemleri uluslararası düzenlemelere bağlamaktadır. Öte yandan, Sözleşmenin 11 sayılı Eki ile de, genel olarak hava trafik hizmetleri düzenlenmektedir. Anılan 11 sayılı Ekte (par. 2.1.2) açık denizler üstünde hava trafik hizmetlerine ilişkin bölgeler belirlenmesi öngörülmektedir. Böylece kimi uluslararası bölgelerde, uçuş güvenliği ve hava trafik hizmetleri bakımından uçuşların belirli bir devletin teknik denetimi altına koyulduğu durumlarda, uluslararası hava sahasında bulunan sivil hava araçlarının bu kurallara uyması gerekmektedir⁴⁵.

7. ULUSLARARASI UÇUŞ EMNİYETİ

Uçuş emniyeti, öncelikli olarak hava araçları, insangücü, hava trafik hizmetleri, hava araçlarının bakım ve kontrolü ile havacılık faaliyetine giren bütün alanlarda lisanslandırma ve uluslararası standartların oluşturulmasını gerekli kılmaktadır. Diğer ulaşım imkânlarıyla kıyaslandığında hava araçları daha hızlı hareket ettiğinden daha kısa zamanda karar vermeyi gerekli kılar. Ayrıca bir sorun anında havada sabit kalma imkânı yoktur. Kaza olması durumunda da genelde en ölümcül kazalar bu ulaşım şeklinde gerçekleşmektedir.

Özellikle son zamanlarda gerek hızlı olması ve gerekse maliyetlerin azalmasına yönelik tedbirlerin alınması sebebiyle hava ulaşımının toplamdaki payı diğer

⁴⁵ Pazarıcı, "Uluslararası Hukuk", s.297

ulaşım yöntemlerine oranla artmaktadır. Bu gelişmeler nedeniyle uçuş emniyeti meselesi uluslararası toplumun öncelikli ve ortak ilgisi haline gelmiştir.

Havacılıkta uçuş emniyeti “olabildiğince az kaza” ifadesi ile tanımlanmaktadır⁴⁶. Her devletin kendi hava sahasında tam ve münhasır egemenlik yetkisine haiz olduğu bir kural olduğundan, uluslararası havacılıkta uçuş emniyetinin düzenlemesi karşılıklı işbirliğini zorunlu kılmaktadır. İşte bu işbirliğini sağlamakla görevli örgüt Şikago Rejimi’nde ICAO olarak belirlenmiřtir⁴⁷.

1944 Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin, 2 sayılı Ekine bağılı olarak, 11 sayılı Eki çerçevesinde uçuş güvenliğini sağlamak amacıyla şu hava trafik hizmetlerinin verilmesi düzenlenmektedir;

- Hava trafik kontrol hizmetleri (air traffic control services),
- Uçuş bilgi hizmetleri (flight information services),
- Uyarı hizmetleri (alerting services).

Bunlara, 15 sayılı Ek ile havacılık bilgi hizmetleri (aeronautical information services) ve 12 sayılı Ek ile arama-kurtarma hizmetleri (search and rescue services) eklenmiřtir⁴⁸.

Belirtilen bu hizmetlerin yerine getirilebilmesi için, genel olarak, hava sahasının değışik nitelikte yetkilerle donatılmış sorumluluk bölgelerine ayrıldığı görülmektedir. Söz konusu teknik sorumluluk bölgelerinin en önemlisi uçuş bilgi bölgesi (Flight information Region-FIR)dir. FIR, içinde uçuş bilgi ve uyarı hizmetlerinin verildiğı hava sahasıdır. Bu hizmetler önemli meteorolojik bilgileri, ulaşım kolaylıklarını, havaalanlarının durumunu, bölgede bulunan tehlikeleri (örneğin, göçmen kuşların varlığı gibi) bildirmeyi içermektedir.

Uyarı hizmetleri ise, kaybolan, kaza yapan ya da tehlikede olan hava araçlarına ilişkin bilgilerin arama-kurtarma faaliyetleri ile görevli birimlere bildirilmesi görevlerini kapsamaktadır. ICAO üyesi olan bütün ülkeler, kendi hava sahasında uçan bütün uçaklara ihtiyaç durumunda arama-kurtarma hizmeti vermek sorumluluğundadır. Bu sorumluluğun içine acil duruma düşen ya da kaza yapan bir uçak için arama kurtarma ekiplerini, itfaiye, ambulans, polis, sivil

⁴⁶ “...as few accidents as possible...”, ICAO Working Paper, Determination of a Definition of Aviation Safety, AN-WP/7699, 11 December 2001.

⁴⁷ Günel, a.g.e., s.119

⁴⁸ Oxford Aviation Services, “**Air Law**”, Jeppesen GmbH, Frankfurt, 2001:2-11.

savunma ekipleri vb gecikmeden ikaz edebilecek bir yapıyı oluşturmak da dâhildir⁴⁹.

FIR sahaları, yalnızca ulusal hava sahalarını kapsayabileceği gibi, kimi bölgelerde uluslararası hava sahasını da kapsayabilmektedir. Bir devletin ülkesi üstündeki hava sahasında uçuş bilgi bölgesinin sınırlarının belirlenmesi ve sorumluluğu ülke devletine aittir. FIR sınırları ülkeler arasında mutabık kalındığı şekilde veya ülke sınırlarına sıkı sıkıya bağlı olacak şekilde belirlenebilir. Ancak, bir devletin kendi hava sahasında yürütülecek FIR hizmetlerinin sorumluluğunun başka bir devlete devredilmesi olanağı vardır. Açık denizler ya da egemenliğin kime ait olacağı belirlenmemiş ülkeler üstünde hava trafik hizmeti verilecek uçuş bilgi bölgelerinin bölgesel anlaşmalarla belirlenmesi gerekmektedir⁵⁰. Bu konuya sonraki bölümde Türkiye ile Yunanistan arasındaki hava sahası sorunları tartışılırken tekrar dönülecektir..

Havadaki bir uçağın bir noktadan başka bir noktaya ulaşımı için genellikle muhafaza edilen orta hattan itibaren beş deniz mili sağ, beş deniz mili solda toplam on mil genişliğinde havayolları belirlenir ve uçakların bu yolun mümkün olduğu kadar merkezini takip etmesi istenir. Uçakların hava sahasında hareketleri açısından en önemli emniyet tedbirlerinden bir diğeri de budur.

Anılan uçuş güvenliği bölgeleri uluslararası hava sahasına ilişkin olduğu zaman, ki bu durum FIR'larla ilgili olarak ortaya çıkmaktadır, bu kurallara uyulmasının zorunlu olup olmadığı sorunu ortaya çıkmaktadır. Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin 12. maddesi, Sözleşme ilkelerine uygun olarak koyulacak kurallara uyulması gerektiğini bildirmektedir. Dolayısıyla, Sözleşmenin 2 ve 11 Sayılı Ekleri çerçevesinde gerçekleştirilen düzenlemeler ve bunlara uygun olarak kullanılacak yetkiler sivil hava araçları için bağlayıcıdır. Buna karşılık, Sözleşmenin 3. maddesinin a fıkrasının Sözleşme hükümlerinin devlet hava araçlarına uygulanmayacağını öngörmesi nedeniyle, bu düzenlemeler, ilke olarak, başta askeri hava araçları olmak üzere devlet hava araçları için uyulması zorunlu düzenlemeleri oluşturmamaktadır. Bununla birlikte, Sözleşmenin 3. maddesinin d fıkrasında "Âkit devletler, devlet hava nakil vasıtaları için nizamlar vazederken sivil hava nakil vasıtalarının

⁴⁹ Oxford, a.g.e.,2-11

⁵⁰ Oxford, a.g.e.,2-11

seyrüseferinin emniyetini göz önünde bulundurmaya taahhüt ederler" demek suretiyle, devlet hava araçlarının da sivil hava araçları için düzenlenen uçuş güvenliğini bozmamaları gerektiği kabul edilmektedir. Fakat anılan hükümden de anlaşılacağı gibi, uluslararası hava sahasına ilişkin olarak gerekli önlemleri alma yükümü ve zorunluluğu hava araçlarının uyuşunda bulunduğu devlete düşmektedir⁵¹.

Uçuş emniyeti ICAO'nun öncelikli görevleri arasındadır. Bu kapsamda ICAO Konseyi tarafından devamlı olarak teknik Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar (Standards and Recommended Practices -SARPs) kabul edilip yayınlanmaktadır. Ayrıca SARP'ların yanında son yıllarda "Evrensel Gözetim Denetim Programı (Universal Safety Oversight Audit Programme-USOAP)" ve "Küresel Havacılık Emniyet Programı (Global Aviation Safety Plan-GASP)" adı altında iki uygulama daha ICAO'nun görevleri arasına dâhil edilmiştir⁵².

ICAO kurulduğu günden beri SARPs'ı ve değişiklikleri yayınlar. Burada standartlardan kasıt uluslararası hava seyrüseferinin emniyet ve düzen içerisinde gerçekleşebilmesi için gerekli olan fiziksel özellikler, tasarım, hammadde, performans, personel ve usullerde aynı olmayı ifade eder. Üye devletler bu standartlara uygun davranmalı, eğer bir sebeple uygulamada farklılık olacaksa bunu Şikago sözleşmesinin 38. Maddesi gereği ICAO'ya rapor etmelidir. Ayrıca bu farklılıklar ülkelerin kendi yayınladıkları Havacılık Bilgi Yayınlarında (Aeronautical Information Publications-AIP) detaylı olarak belirtilmelidir⁵³.

Yine bu kapsamda yukarıda bahsedilen USOAP ile ülkeler SARP'lara uyup uymadıkları konusunda ICAO tarafından düzenli olarak denetlenirler.

ICAO, bölgesel anlamda ikinci derecede hava ulaştırma komisyonları kurabilme yetkisine sahipse de bu yetki hiç kullanılmamış, bunun yerine Avrupa Sivil Havacılık Örgütü (European Civil Aviation Organization-ECAC), AFCAC, LACAC gibi uluslararası örgütler faaliyete geçmiştir. Bu örgütler ICAO'ya bağlı olmamakla beraber onunla uyum içerisinde hareket etmektedir⁵⁴.

⁵¹ Pazarıcı, "Uluslararası Hukuk", s.297

⁵² Bkz. ICAO Assembly Resolution A32-11, A37-5

⁵³ Oxford, a.g.e., 2-11

⁵⁴ Günel, a.g.e., s.125

Havacılık faaliyetleri için Amerikan Havacılık Dairesi'nden (FAA) yetki belgesi almanın statü göstergesi olması nedeniyle bu durumu dengelemek isteyen Avrupa, Birleşik Havacılık Otoriteleri'ni (Joint Aviation Authorities-JAA) kurmuştur⁵⁵.

JAA'nın arzu edilen standartları oluşturmada yetersiz kalması ve Avrupa dışından da üye olarak çok genişlemesi nedeniyle Avrupa Birliği Komisyonu sadece Avrupa Birliği ülkelerinin üye olabileceği Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (European aviation Safety Agency-EASA) isimli yeni bir örgüt kurmuştur⁵⁶. JAA'in kendini fes etmesi ile 01 Temmuz 2009 tarihinden itibaren EASA, JAA'in sorumluk sahasına giren konularda Avrupa Hava Sahasında tek otorite haline gelmiştir.

Avrupa birliğinin kuruluşunun temel felsefesini oluşturan sermayenin, insanların, hizmet ve malların serbest dolaşımının etkin bir ulaşım ağı ile gerçekleştirilebileceğine inanan Avrupa Birliği Komisyonu bu sayede Tek Avrupa Pazarının sağlanması için de yeni kurallar dizini oluşturmayı hedeflemiştir. Burada Amerika ile bu alanda da rekabet edebilecek bir yapıya ulaşma hedefi göz ardı edilmemelidir. Bu amaçla oluşturulan EASA'nın görevleri; sivil havacılık faaliyetlerinde kullanılan tüm araç ve teçhizatın, parçaların, donanımın ve bunların bakımlarının sertifikasyonu, buna ilişkin kuruluş ve işletmelerinin yetkilendirilmesi, verilen bu hizmetlerin denetlenmesi olarak belirlenmiştir⁵⁷.

Endüstrinin hızla gelişmesi ile hizmetlerin daha süratli ve etkin verilmesi ihtiyacı ortaya çıkmakta, bu nedenle hava araçları, personel, hava sahasının kullanımı ve uçuş emniyeti konularında tedbirler alınması ve yeni uygulamalar belirlenmesini gerektirmektedir. Bu bağlamda EASA'nın önem ve sorumluluğu her geçen gün artmakta olup özellikle Türkiye'nin milli çıkarları açısından önem arz eden bu konuya ileride tekrar dönülecektir.

⁵⁵ JAA, Eurocontrol ile beraber Avrupa devletlerinin ortak emniyet standardı ve usullerinin geliştirilmesi ve uygulanmasının sağlanması için kural oluşturmakla yetkili ECAC'ın ortak birimi iken 30 Haziran 2009 itibarıyla feshedilmiş ve sadece eğitim organizasyonu açısından devamına karar verilmiştir. (JAA fujaa raporu)

⁵⁶ Günel, a.g.e., s.125

⁵⁷ Parliament and Council Regulation 1592/2002 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency (EASA). 15 July 2002. OJ No L 240/1, 7.September 02.

8. ULUSLARARASI UÇUŞ GÜVENLİĞİ

Uçuş emniyetinden farklı olarak, uçaklar içerisinde işlenen suçların kim tarafından nasıl cezalandırılacağı konusu da diğer bir önemli hava hukuku sorunu olmuştur. Bu kapsamda hangi devletin yargılama yetkisine sahip olacağı ve yetki çatışmasının yaşanmaması önem arz etmektedir. Havacılığın gelişmeye yeni başladığı dönemlerde çok önemli olmayan bu husus Şikago sözleşmesi'nden sonra bile tam bir çözüme kavuşmamış, yetki konusunda belirsizlik devam etmiştir. Ancak hava ulaşımının artan oranda kullanımı bu konuda tedbirler alınmasını gerekli kılmıştır. Özellikle uçak kaçırma olaylarının uluslararası düzende rahatsızlık uyandırmaya başlamasıyla konu büyük devletlerin gündemine gelmiş ve ICAO hukuk komitesinden “Hava Aracında İşlenen Saldırı ve Diğer Fiiller” üzerine taslak hükümler hazırlanması istenmiştir.

Konu 1963 yılında Tokyo'da yapılan uluslararası konferansta tartışılarak oluşturulan metin “Hava Araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme” ismi ile 4 Aralık 1969 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Uygulamada “Tokyo Sözleşmesi” olarak anılmaktadır.

Sözleşme, uçuş sırasında uçakta, açık denizlerde su üstünde veya herhangi bir devletin egemenliğine tabii olmayan bir bölgede işlenen suçlar açısından uygulanmaktadır⁵⁸. Bu durumlarda yargı yetkisi uçağın kayıtlı olduğu devlete aittir. Uçağın tescil edildiği ve bayrağını taşıdığı devlet dışındaki devletler ise aşağıdaki hallerde yetkilidir:

- Suç etkilerini bu devlet ülkesinde de göstermişse,
- Suç bu devletin bir vatandaşı tarafından veya vatandaşları aleyhine ya da sürekli olarak bu devlette oturan birisine karşı işlenmişse,
- Suç bu devletin güvenliğine karşı işlenmişse,
- Suç bu devletin uçuş veya manevraya ilişkin yürürlükteki kural ve düzenlemelerini ihlal edilerek işlenmişse,

⁵⁸ Şeref Ünal, “**Uluslararası Hukuk**”, Ankara, Yetkin Yayınları, 2005, s.163.

- Bu devletin çok taraflı bir sözleşmeden kaynaklanan bir yükümlülüğünü, yargı yetkisinin kullanılmasını zorunlu kılıyorsa⁵⁹.

Sözleşme, ceza kanunlarını ihlal eden suçlar bir yana, suç teşkil etsin veya etmesin; hava aracının veya içindeki çalışanların, malların güvenliğini tehlikeye düşürebilecek ya da düşüren, hava aracının içindeki düzeni bozan fiillere uygulanır⁶⁰. Uçuş güvenliğinin sağlanması açısından sözleşme ile pilota bir takım tedbirler alma hakkı tanınmıştır⁶¹. Sözleşme askeri amaçlarla, gümrük ve polis hizmetlerinde kullanılan araçlara uygulanamaz⁶².

Tokyo sözleşmesine getirilen en büyük eleştiri, failerin yargılanması ya da iade edilmesi anlamında taraf devletlere getirilmiş açık bir hükmün yokluğudur. Bir diğer eleştiri konusu ise sözleşmenin hava aracı kaçırma fiilini uluslararası bir suç saymamış olmasıdır⁶³.

Tokyo sözleşmesindeki eksiklikler nedeniyle daha sonra uluslararası hukukta yeni bir takım metinler doğmuştur. Bunlardan;

- Lahey Sözleşmesi (1970)⁶⁴ ile hava aracı kaçırma fiili suç ilan edilmiş ve bu fiili işleyen kişilerin iade edilmesi ya da yargılanmasına ilişkin zorlayıcı hükümler getirilmiş,

- Montreal Sözleşmesi (1971) ile sivil hava aracına karşı sabotaj fiili ele alınmış⁶⁵,

- Montreal Protokolü (1988) ve Montreal Sözleşmesi (1991) ile 1980'lerde havaalanlarında çok sayıda bombalı saldırı gerçekleşmesi nedeniyle ICAO bu konuya eğilmiş ve 1971 Montreal Sözleşmesine ek ile bu sözleşme hükümlerini havaalanlarını kapsayacak şekilde genişletmiştir.

11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de ikiz kulelere saldırıda uçakların bomba gibi kullanılması ile sivil hava ulaşım güvenliği tüm dünya gündemine taşınmıştır. Uçaklara karşı düzenlenen kanundışı eylemler terörist eylemler olarak kabul edilmeye başlanmış, havalanı ve uçuş güvenliği kapsamında alınan tedbirler ile

⁵⁹ Ünal, a.g.e., s.163

⁶⁰ Tokyo Sözleşmesi, madde 1/a ve 1/b

⁶¹ Tokyo Sözleşmesi, madde 3 vd.

⁶² Tokyo Sözleşmesi, madde 1/4.

⁶³ Günel, a.g.e., s.153

⁶⁴ "Uçakların kanundışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme", R.G.:31 Mart 1973, S.14493

⁶⁵ "Sivil Havacılığın Güvenliğine karşı Kanun Dışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Sözleşme". R.G.:29 Kasım 1975, S.15427.

sivil hava ulaşım güvenliğinin sağlanmasına yönelik çalışmalar en üst seviyeye ulaşmıştır. Bu bağlamda iki yeni güvenlik programı ICAO faaliyetlerine eklenmiştir. Bunlar Havacılık Güvenlik Eylem Planı (Aviation Security Action Plan-ASAP) ve Evrensel Güvenlik Denetim programıdır (Universal Security Audit Programme-USAP)⁶⁶.

9. SİVİL HAVACILIK FAALİYETLERİNDEN DOĞAN SORUMLULUK

Hava taşımacılığının gelişerek büyük boyutlara ulaşması, kazalar sonucunda yolcuların can ve mal kaybına ya da gecikmeler sebebiyle zarara uğraması bu hususların tazmin edilmesini gündeme getirmiştir. 1929 yılında imzalanan Varşova Sözleşmesi ve Ekleri⁶⁷ bu konu ile birlikte sorumluluk ve sigortaya ilişkin konuları düzenlemiştir. Bu sözleşmenin asli unsurunu yolculara, bagajlara ve diğer eşyaya hem madden hem de gecikmeden dolayı verilen zararlardan ötürü, taşıyıcının sorumluluğunun ilkelerinin belirlenmesi oluşturur⁶⁸.

Bu sözleşme havacılıkta meydana gelen gelişmeler ve değişiklikler nedeniyle birçok kez günün şartlarına uydurulacak şekilde güncellenmiştir. 1955 Lahey Protokolü, 1961 Guadalajara Sözleşmesi, 1971 Guatemala Protokolü, 1975 Montreal Protokolleri ve 1999 Montreal Sözleşmesi Varşova Sözleşmesine güncellemeler yapmıştır.

Özellikle 1999 tarihli Montreal Sözleşmesi ile Varşova Sözleşmesi ile kurulan yolcu ve bagaj sorumluluğu günümüz şartlarına uygun hale getirilmiştir. Burada "Havayolu taşıyıcısının sınırsız sorumluluğu" kavramı getirilmiş, iki aşamalı bir tazminat sistemi öngörmüştür⁶⁹.

Montreal Sözleşmesi Türkiye cumhuriyeti tarafından 28 Mayıs 1999 tarihinde imzalanmış ve 2 Nisan 2009 tarihli 5866 sayılı " Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşmenin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun" ile onaylanmıştır⁷⁰.

⁶⁶ Detaylar için Bkz.: ICAO Doc. 9826-Supplement.

⁶⁷ Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 2 October 1929. 13 LNTS 13; 13 Şubat 1933'te yürürlüğe girmiştir.

⁶⁸ Günel, a.g.e., s.158

⁶⁹ Günel, a.g.e., s.161

⁷⁰ R.G. 14 Nisan 2009, sayı 27200.

Şimdi havacılık alanında faaliyet gösteren uluslararası örgütlere bir göz atalım.

10. ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK ÖRGÜTÜ (ICAO)

Şikago Sözleşmesi ile (43 üncü madde) “Bu konvansiyon tarafından, Beynelmillel Sivil Havacılık Teşkilatı adı altında bir teşkilat kurulmuştur. Bu teşkilat bir asamble, bir Konsey ve lüzumu kadar diğer uzuvlardan mürekkeptir” demek suretiyle Birleşmiş Milletlerin ihtisas organı niteliğinde bir örgüt kurulmuştur. Merkezi Kanada/Montreal’de olan bu örgüt, Uluslararası Sivil Havacılığın tüm teknik, ekonomik ve hukuksal yönleri ile taraf devletlerarasında standardizasyonu sağlamak için gerekli mekanizmayı kurmuş ve işletmektedir. Şikago Sözleşmesinin 91 ve 93’üncü maddeleri uyarınca sadece devletler ICAO’ya üye olabilir, uluslararası örgütler üye olamaz. AT’nin 2003 yılında ICAO’ya üye olmak istemesi sebebi ile bu konu gündeme gelmiş ve AT olarak hem örgüt hem de örgüte üye ülkelerin ICAO’ya üye olması gerekeceğinden bu istek reddedilmiştir. ICAO, çalışmalara katılabilmesi için AT’yi devamlı gözlemci tayin etmiştir⁷¹.

ICAO’nun teşkilatı, Genel Kurul, Konsey, ICAO Sekreteryası, Komisyon ve ona bağlı komiteler ile Bölge Toplantıları, Paneller ve Çalışma Gruplarından oluşmaktadır (Oxford 2001:2-10). Merkezin bulunduğu Montreal dışında Kuzey ve Güney Amerika Bölgeleri için Meksiko’da, Kuzey Atlantik ve Avrupa bölgesi için Paris’te, Ortadoğu bölgesi için Kahire’de, Batı ve Merkez Afrika için Dakar’da, Güney ve Doğu Afrika için Nairobi’de ve Asya ile Pasifik bölgeleri için Bangkok’ta olmak üzere yedi bölge ofisi vardır. Türkiye, Paris’te bulunan Avrupa ve Kuzey Atlantik Ofisinde yer almaktadır.

Kuruluş amacı, uluslararası hava taşımacılığının güvenli bir şekilde gelişmesini ve her devletin uluslararası hava yollarından barışçı amaçlarla yararlanabilmesini sağlayan düzenleyici kuralları koymaktır. Şikago Sözleşmesi’nin 44 üncü maddesi gereği görevleri şunlardır:

- Uluslararası Sivil Havacılığın tüm dünyada güvenli ve düzenli bir şekilde büyümesini sağlamak,

⁷¹ Günel, a.g.e., s.84

- Uçak tasarım sanatı ve işletimini teşvik etmek,
- Havayolları, havalimanları ve hava seyrüsefer olanaklarının gelişmesini teşvik etmek,
- Güvenli, düzenli, etkin ve ekonomik hava taşımacılığı ihtiyacını karşılamak,
- Haksız rekabetin neden olduğu olumsuzlukları önlemek,
- Üye Devletlerin haklarına tümüyle saygı duyulmasını temin etmek,
- Üye Devletler arasında ayrımcılıktan kaçınmak,
- Uluslararası Havacılıkta uçuş güvenliğini arttırmak,
- Genel olarak, Uluslararası Sivil Havacılığın tüm meselelerine katkıda bulunmak.

Genel Kurul bütün üye ülkelerin delegelerinden oluşur. Konsey üyeleri Genel Kurul'da temsil edilen ülke delegeleri tarafından seçilirler. Konsey, Genel Kurula karşı sorumlu olup teşkilatın genel merkezinde devamlı olarak görev yapar. ICAO' nun sürekli yönetim organı olan Konsey, 3 yıllık bir dönem için meclis tarafından seçilen 33 devletten oluşur.

ICAO, akit devletlerin her birinin ülkesinde, anlaşmada belirlenen görevlerin yerine getirilmesi için zorunlu olan hukuki yaptırım gücüne de sahiptir. Normal şartlarda senede bir kez olağan Genel Kurul toplantısı yapar. Gerektiğinde birden fazla da toplanabilir. Toplantının yeri ve zamanı önceden belirlenir. Toplantılarda her devletin bir oy hakkı vardır. Oy hakkına sahip olmayan ülkeler gözlemci statüsünde katılabilirler. Genel Kurulun toplanabilmesi için akit devletlerin salt çoğunluğunun katılması şarttır. Genel kurul kararları toplantıya katılanların salt çoğunluğu ile alınır (majority vote).

ICAO' nun Komisyon ve Kurulları, üye devletlerin aday göstermesi ya da konsey üyeleri arasından seçim sonrasında, Konsey tarafından atanan üyelerden oluşurlar. Bunlar şöyle sıralanabilir:

- Hava Seyrüsefer Komisyonu
- Hava Taşımacılık Kurulu
- Hukuk Kurulu
- Hava Seyrüsefer Hizmetlerinin Ortak Desteklenmesi Kurulu
- Personel Kurulu

- Mali Kurul
- Yasadışı Eylemler Kurulu

ICAO'nun her biri bir Kurulla ilgili olarak oluşturulmuş Sekreterlikleri vardır. Sekreterlik Konsey'e teknik, idari yardım ve destek sağlar.

Bölgesel yapılanmaya gidilme sebebi uluslararası sivil havacılığa ilişkin bölgesel sorunlara etkin ve hızlı çözüm bulma ihtiyacından kaynaklanmaktadır. Özellikle hizmet ve faaliyetlerin planlanması, hava trafiğindeki artışı desteklemek için oluşturulacak yeni usullerin belirlenmesi, yeni rotaların kullanıma sunulması ve yeni uçak tipleri bölgesel çalışmaların ağırlığını oluşturur⁷².

ICAO'nun en önemli görevinin uçuş emniyetine ilişkin tedbirler almak olduğu yukarıda ifade edilmişti. ICAO bunu uluslararası standartlar oluşturmak ve uygulama usulleri tavsiye etmek yoluyla sağlar. ICAO belirlediği usulleri ve standartları (International Standards and Recommended Practices-SARPs) Şikago Sözleşmesine Ek olarak yayınlar. Bugün Uluslararası Sivil Havacılık ihtiyaçlarını gerçekçi olarak değerlendirerek ve sürekli takip ederek oluşturduğu 18 Ek 1944 sözleşmesine dâhil edilmiş durumdadır⁷³.

Bu Ek'ler haricinde ICAO, Hava Seyrüseferi ve Havayolu İşletmesine ilişkin Usulleri (PANS OPS Doc 8168), Hava Seyrüseferi ve Hava Trafik Yönetimine ilişkin Usulleri (PANS ATM Doc 4444) ve Bölgesel Destek Usulleri (Regional Supplementary Procedures Doc 7030/4) dokümanlarını da yayınlamak uluslararası sivil havacılığa katkıda bulunur⁷⁴.

11. AVRUPA SİVİL HAVACILIK KONFERANSI (ECAC)

Avrupa'da müşterek bir sivil havacılık politikasının oluşturulması ancak AB ve ICAO desteği ile gerçekleşen Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (European Civil Aviation Conference-ECAC) sayesinde olmuştur. Bütün AB üyesi ülkeler, amacı AB kurucu anlaşmaları ve Tek Avrupa Senedinde var olan ilkelerle uyumlu şekilde havacılığa ilişkin usuller oluşturmak olan ECAC'ın üyesidir. Sivil

⁷² Oxford, a.g.e., 2-11

⁷³ Oxford, a.g.e., 2-11

⁷⁴ Oxford, a.g.e., 2-11

havacılığa ilişkin Avrupa Çalışma Grubu, Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyinin muhtelif dokümanlarında AB'nin bu konudaki yaklaşımının:

- Avrupa'daki Sivil Havacılığın genel yapısı,
- Lisanslandırma,
- Emniyet,
- Avrupa Bölgesi Hava Trafik Kontrolü,

Avrupa içerisinde Sivil Havacılık Piyasasının oluşumu konularına yönelik olduğu belirtilmektedir.

ECAC, üye ülkeleri arasında sivil havacılık politikaları ve uygulamalarını uyumlulaştırmak istemekte, üye ülkeler ile dünyanın diğer ülkeleri arasında ise üye ülkelerin çıkarlarına uygun politikaların oluşturulmasına çabalamaktadır. Avrupa çapında temel sivil havacılık sorunlarının ele alındığı tek forumdur. Üyelerinin Avrupa bölgesinde olması, AB kurumları ile aktif işbirliği içerisinde olması, ICAO ile yakın işbirliği içerisinde olması ve yolcu-havayolu işletmeleri de dâhil olmak üzere hava taşıma endüstrisinin temsilcileri ile yakın ilişki içerisinde olması en güçlü yönleridir⁷⁵.

ECAC üye ülkelerin uygulayacağı kararlar, çözümler ve tavsiyeler yayımlar. Üye olmayan ülkelerle uluslararası anlaşma ve mutabakat muhtıraları imzalanmıştır. ECAC, Şikago Sözleşmesinin beşinci maddesi kapsamında özel ve tarifeli olmayan ticari uçuşlara ilişkin olarak kendi üyesi olan ülkeler arasında çok taraflı sözleşmeler imzalanmasını sağlamıştır. Özetle ECAC üyesi ülkeler, sahibi ya da işleteni ECAC üyesi ülkeye ait olan bir uçağa şu şartlarda yetki vermişlerdir: İnsani amaçlar veya acil durumlarda, hava taksi amaçlı uçuşlarda, uçaktaki bütün yerlerin tek kişi veya tek şirket tarafından kiralanmış olması durumunda. Aynı ayrıcalıklar tarifeli seferlerin düzenlenmediği bölgelere yapılacak uçuşlar ve kargo uçakları için de genişletilmiştir. Ayrıca ECAC üye bir ülkeden diğer üye ülkeye satılan uçakların uçuşa elverişlilik belgelerine ilişkin düzenlemeler yapılmasını da sağlamıştır⁷⁶.

⁷⁵ Oxford, a.g.e., 2-11

⁷⁶ Oxford, a.g.e., 2-17

12. AVRUPA HAVA SEYRÜSEFER VE UÇUŞ GÜVENLİĞİ TEŞKİLATI (European Organization for the Safety of Air Navigation-EUROCONTROL)

EUROCONTROL 13 Aralık 1960'da, Brüksel'de hava Seyrüseferinin Emniyeti konusunda İşbirliğine ilişkin Sözleşme'nin imzalanması ile üye ülkelerin yüksek hava sahasında müşterek hava trafik servis hizmeti verilmesi ve seyrüsefere ilişkin işbirliğinin güçlendirilmesi amacıyla kurulmuştur. Başlangıçta sadece altı üyesi varken (Batı Almanya, Belçika, Fransa, İngiltere, Lüksemburg ve Hollanda) bu sayı geçen yıllar içerisinde artarak 39'a ulaşmıştır⁷⁷. Yüksek hava sahası ile sınırlı olan sorumluluğu, 1986 alçak hava sahasını da kapsayacak şekilde genişletilmiş, yetki ve sorumluluk sahaları ilk kuruluş düşüncesinin ötesine taşınmıştır⁷⁸.

Bugün tüm Avrupa üzerinde hava trafiğini planlamakta ve koordine etmekte, bunu yapabilmek için milli otoritelerle, hizmet sağlayıcılarla, sivil-asker hava sahası kullanıcıları ile, havaalanları ile ve diğer örgütlerle birlikte çalışmaktadır. Özellikle seyrüsefer hizmetlerinin sağlanması, trafik akış düzenlemesi, kontrolör eğitimi, emniyetli olduğu ispatlanmış teknoloji ve usullerin kullanılması, bölgesel hava sahası kontrolü ve seyrüsefer cihazlarının kullanımından dolayı ücretlerin toplanarak dağıtılması öncelikli görevleridir.

13. BİRLEŞİK HAVACILIK OTORİTELERİ (JAA)

JAA uçuş emniyetine ilişkin ortak standartlar ve uygulamalar geliştirmek konusunda anlaşmış olan Avrupa ülkelerinin sivil havacılık otoritelerini temsil eden ECAC bağlısı bir örgüt olarak kurulmuştur. 1990 yılında kurulmuş olup üyelik için JAA anlaşmasını imzalamak yeterlidir. Asıl amaç, o dönemde

⁷⁷ Eurocontrol, AB ve ECAC üyesi ülkeler: Avusturya, Belçika, Bulgaristan, GKRY (1991), Çek Cum. Danimarka, Fransa, Almanya, Yunanistan, Macaristan, İrlanda, İtalya, Litvanya, Letonya, Lüksemburg, Malta, Hollanda, Polonya, Portekiz, Romanya, Slovakya, Slovenya, İspanya, İsveç ve İngiltere.

Eurocontrol and ECAC üyesi olup AB üyesi olmayan ülkeler: Arnavutluk, Ermenistan, Bosna Hersek, Hırvatistan, Makedonya, Moldavya, Monako, Karadağ, Norveç, Sırbistan, İsviçre, Türkiye, Ukrayna.

AB ve ECAC üyesi olup Eurocontrol üyesi olmayan ülkeler: Estonya

Sadece ECAC üyesi olan ülkeler: Azerbaycan, Gürcistan, İzlanda. (Bu bilgiler 2011 yılı itibariyledir.)

⁷⁸ Oxford, a.g.e., 2-24

havacılık faaliyetleri için Amerikan Havacılık Dairesi'nden (FAA) yetki belgesi almanın statü göstergesi olması ve bunu durumu dengelemek isteyen Avrupa'nın emniyet için kendi standart ve usullerini geliştirmek istemesidir.

JAA kurulduğu günden bu güne kadar çıkardığı yönergeler (Joint Aviation Regulations-JAR) sayesinde uçak tasarımı, üretimi, uçuş faaliyetleri, uçak bakım işlemleri ve uçuş ve bakım personelinin yetiştirilmesi ve lisanslandırılması gibi konularda yüksek standartlar oluşturmuş ve uygulanmasını sağlamıştır⁷⁹. Ayrıca Avrupa çapında havacılık faaliyetlerinin emniyet yönergelerinin uyumlulaştırılmasına çalışmış ve kimi durumlarda (rekabeti de dikkate alarak) Amerikan Federal Havacılık Ajansı (FAA) ile işbirliği yaparak usul ve standartların uyumlulaştırılmasına yardımcı olmuştur.

JAA'nın arzu edilen standartları oluşturmada yetersiz kalması ve Avrupa dışından'da üye olarak çok genişlemesi gibi görünen sebepler ve diğer siyasi gerekçelerle Avrupa Birliği Komisyonu sadece Avrupa Birliği ülkelerinin üye olabileceği Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (European Aviation Safety Agency-EASA) isimli yeni bir kurum oluşturmuştur⁸⁰. ECAC'ın yayınladığı JAA'nın geleceğine ilişkin bir rapor ile 30 Haziran 2009'da JAA'nın görev ve yetkileri EASA'ya devredilmiş ve sorumluluğunda sadece eğitim organizasyonları bırakılmıştır⁸¹.

Türkiye JAA'nın üyeleri arasında bulunmakta idi ve karar mekanizmalarına katılabilmekte idi. Bu kurumun tasviye edilmesi ile bu kurumun görev ve sorumlulukları EASA'ya geçmiştir. Ancak EASA'ya sadece AB ülkeleri üye olabilmektedir. JAA üyesi olup da AB üyesi olmayan ülkelerin EASA'ya katılımına imkan verecek bir düzenleme yapılması gündeme alınmış, ancak bir türlü gerçekleşmemiştir. Dolayısıyla Türkiye EASA dışında kalmış, daha önce karar mekanizmaları içerisinde olduğu hususlarda alınacak kararlara etki edebilme yeteneğini büyük ölçüde kaybetmiştir.

⁷⁹ Oxford, a.g.e., 2-14

⁸⁰ Günel, a.g.e., s.125

⁸¹ JAA, Eurocontrol ile beraber Avrupa devletlerinin ortak emniyet standardı ve usullerinin geliştirilmesi ve uygulanmasının sağlanması için kural oluşturmakla yetkili ECAC'ın ortak birimi iken 30 Haziran 2009 itibarıyla feshedilmiş ve sadece eğitim organizasyonu açısından devamına karar verilmiştir. (JAA fujaa raporu)

14. AVRUPA HAVACILIK EMNİYETİ AJANSI (EASA)

JAA bakım, lisanslandırma ve uygulamalarda görevlerini başarıyla yerine getirmesine rağmen, uçuş emniyeti konusunda ülkeleri ortak uygulamalarda birleştirememiştir. Ayrıca dünyanın farklı bölgelerinden çok sayıda ülke JAA üyeliğine kabul edilmiştir. Yeni bir yapılanma içine girilerek, sadece Avrupa Birliği ülkelerinin üye olabileceği bir oluşum için Avrupa Komisyonu görevlendirilmiş, 15 Temmuz 2002'de Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (European Aviation Safety Agency-EASA) kurulmuş, Avrupa Birliği Konseyi ve Parlamentosu tarafından da benimsenmiştir. EASA'nın kurulmasına imkân tanıyan 1592/2002 sayılı AB Konseyi ve Avrupa Parlamentosu Tüzüğü 28 Eylül 2002 tarihinde yayımlanmıştır⁸².

1 Ocak 2007 tarihi itibarıyla EASA, JAA'den eğitim organizasyonu hariç tüm sorumluluğu alarak tek bir otorite olarak faaliyetlerini sürdürmeye başlamıştır. Bu yeni yapılanma ile Avrupa Konseyi ve Parlamentosu tüm Avrupa ülkelerinin uymakla yükümlü oldukları standartları tanımlayıp tüm yetkileri tek bir kurum bünyesinde toplayarak ABD'deki FAA (Federal Aviation Administration) benzeri bir yapılanma hedeflemektedir⁸³.

Geliştirilmekte olan uçakların havacılık emniyeti ve çevre koruma konularında sahip olması gereken kriterleri belirlemekte, işletme ve lisanslandırma standartlarının koordinasyonunu gerçekleştirmektedir. EASA'nın oluşturulmasından önce hava aracı, donanımları gibi konularda her bir JAA üyesi ülke, JAA tarafından sertifikalandırılmakta iken, EASA ile birlikte sertifikalandırılma işlemi tek bir kuruluş, yani EASA tarafından yapılmaktadır. EASA'nın görevlerini; sivil havacılık faaliyetlerinde kullanılan tüm araç ve teçhizatın, parçalarının, donanımlarının sertifikasyonu ve bakımları; ilgili kuruluş ve havacılık işletmelerinin yetkilendirilmesi, havacılık personelinin lisanslandırılması, havaalanı ve hava trafik işleticilerinin emniyet açısından denetimi şeklinde sıralamak mümkündür⁸⁴.

⁸² Esra Şen Özçelik, "TAHS Girişiminin AT ve Türkiye'ye Olası Etkileri Üzerine Bir Değerlendirme", Ankara, **Yayınlanmamış AB Uzmanlık Tezi**, 2008, s.17

⁸³ C. Schmitt, "The European Aviation Safety Agency: **A new regulatory authority for European aviation**", Fast Magazine, 2005, s.11,18

⁸⁴ DPT Müsteşarlığı 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu.

Başlangıçta, EASA'ya üye olabilmek için JAA'e tam üye olmanın ön koşul olarak aranacağı düşünülürken, daha sonra bu durum getirilen bir hükümlerle sadece Avrupa Topluluğuna üye olan ülkelerin katılımlarına olanak sağlayacak şekilde değiştirilmiştir. Böylece aralarında Türkiye'nin de bulunduğu İsviçre, İzlanda ve Norveç gibi topluluk üyesi olmayan ülkelerin katılabilmeleri ancak topluluk bünyesinde alınan kararların topluluk üyesi olmayan ülkelere uygulanması için hukuki dayanak teşkil edilmesiyle mümkün hale getirilmiştir (Özçelik, 2008:20)⁸⁵. Bu bağlamda, AB Komisyonu ile ikili veya çok taraflı veya özel bir anlaşma yapılması ve bu kapsamda belirlenmiş bazı ön şartların yerine getirilmesi gerekmektedir.

Türkiye açısından duruma bakılacak olursa: Türkiye'nin tam üyesi olduğu JAA, AB'nin zorlamasıyla, kendini fes ederek, yetkilerini Temmuz 2009 sonrası Türkiye'nin tam üyesi olmadığı EASA'ya devretmiştir. Devir esnasında AB üyesi olmayan ülkelere yönelik olarak (Türkiye, Ukrayna vb.) EASA'ya katılım için bir yol bulunacağı AB tarafından sıklıkla ifade edilmiş olmasına rağmen gelinen noktada olumlu bir sonuç elde edilememiştir.

Oluşan yeni duruma adapte olabilmek ve JAA'in kapatılmasından sonra doğacak boşluktan dolayı sivil havacılık işletmelerinin AB'ye yapacağı uçuşlardan etkilenmemesi için Türkiye, EASA ile "Çalışma Düzenlemesi" adı altında bir belge imzalamış, böylece Türk Sivil Havacılığı ile EASA arasından organik bir bağ kurulmuştur.

AB, Tek Avrupa Hava Sahası (TAHS) kapsamında, Avrupa Hava Sahasında "tek kural koyucu" olmak ve istediği kararları rahatlıkla çıkarabilmek maksadıyla EUROCONTROL'ün oybirliği şeklindeki karar alma yeter sayısını 2/3 nitelikli çoğunluk olarak değiştirmeye çalışmıştır. Ancak hazırlanan EUROCONTROL Revize Sözleşmesi Türkiye tarafından çekince ile karşılanmış, çekincelerinin giderilmesi neticesinde sadece belirli konularda 2/3 nitelikli çoğunluk kabul edilmiştir⁸⁶.

⁸⁵ İsviçre, İzlanda ve Norveç topluluk üyesi olmadıkları halde, özel bir anlaşma ile EASA'ya üye olmuşlardır.

⁸⁶ EUROCONTROL "Hava Seyrüsefer Güvenliği İçin İşbirliği Uluslararası Sözleşmesi Birleştirme Protokolü Konusundaki Diplomatik Konferansın Son Senedi" (Brüksel, 27 Haziran 1997), md:8

İstediği yapıyı EUROCONTROL'de kuramayan AB, 2009 yılında yapılan TAHS girişimi 2'nci mevzuat paketi ile başlangıçta, uçak yapım sertifikasyonu, pilot lisanslandırma, bakım işletmelerinin denetimi gibi konularda faaliyet gösteren EASA'nın sorumluluk sahasına "Hava Trafik Yönetimi (ATM)/Hava Seyrüseferi (ANS) ve Havaalanlarını" da dâhil etmiştir.

Türkiye'nin tam üyesi bulunduğu EUROCONTROL'ün temel fonksiyonları olan ATM ve ANS konularının, 1108/2009 sayılı tüzük ile değişiklik yaparak EASA faaliyet alanlarına dâhil edilmesi, "aynı sahada tek kontrol" prensibine aykırı bir durum yaratmış ve artık EUROCONTROL'ün varlığı sorgulanır hale gelmiştir.

Bu çerçevede AB Komisyonu; EUROCONTROL'ün kurumsal yapısını değiştirmeye yönelik yoğun çaba sarf etmeye başlamıştır. 38 ülkesinden 27'si AB üyesi olan EUROCONTROL'ün, ana sözleşmesine göre anlaşmadan bir üye ülkenin çekilmesi durumunda kurumsal yapısının son bulabilecek⁸⁷ olması, EUROCONTROL'ün yapısının değiştirilmesinde AB'nin elini kuvvetlendirmektedir.

Özellikle JAA'nın yetkilerinin EASA'ya devrinde ulusal menfaatlerine aykırı bir durum oluştuğunu düşünen Türkiye açısından tam üyesi olduğu ve Avrupa Hava Sahasında söz sahibi olduğu tek kuruluş olan EUROCONTROL'ün mevcut yapısı ile yaşamına devam etmesine büyük önem vermektedir.

Ancak gelinen nokta itibarıyla sadece Türkiye'nin direnci ile EUROCONTROL'ün mevcut yapısını devam ettirmesinin zor olduğu aşikârdır.

⁸⁷ EUROCONTROL "Hava Seyrüsefer Güvenliği İçin İşbirliği Uluslararası Sözleşmesi Birleştirme Protokolü Konusundaki Diplomatik Konferansın Son Senedi" (Brüksel, 27 Haziran 1997), md:38

IV. BÖLÜM

TÜRKİYE İLE YUNANİSTAN ARASINDA HAVA SAHASINA İLİŞKİN SORUNLAR

1. GİRİŞ

Türkiye ile Yunanistan arasında Ege Denizi'nden kaynaklanan, birbiriyle bağlantılı bir dizi sorun bulunmaktadır. Bunları başlıca;

- Karasularının genişliği,
- Kıt'a sahanlığının sınırlandırılması,
- Doğu Ege adalarının silahsızlandırılmış statüsünün ihlali,
- Egemenliği Uluslararası anlaşmalarla devredilmemiş ada, adacık ve kayalıklar,

- Hava sahası,

- Arama-Kurtarma sorumluluk sahaları başlıkları altında ele almak mümkündür⁸⁸. Bu sorunlar temel olarak hukuki sorunlar olarak görülebilirse de, ortada milli çıkarları olan iki devlet söz konusu olduğundan sorunların siyasi boyutunu da göz ardı etmek mümkün değildir.

Ege hava sahası ile ilgili sorunlar temel olarak aşağıdaki beş başlık altında incelenebilir:

1. Yunanistan'ın 10 NM hava sahası iddiası,
2. FIR hattı ve FIR ile bağlantılı olarak ortaya çıkan sorunlar,
3. Ege'nin uluslararası hava sahasında Türk askeri uçaklarınca gerçekleştirilen faaliyetler ile ilgili olarak ortaya çıkan sorunlar,
4. Yunanistan'ın NATO görevli askeri muharip uçaklarımızın batıya yönelik uçuşlarına çıkardığı engeller,
5. Ege ile ilgili NATO komuta-kontrol ve hava savunma konularında ortaya çıkan sorunlar ve bununla ilgili gelişmeler.

Bu çalışmada mevcut sorunlardan hava sahasına ilişkin olanlara, özellikle de hava sahası ve FIR'la ilgili olanlar incelenecek, diğer sorunlar büyük oranda bu ikisi ile ilişkili olduğundan diğer sorunlara sadece gerekli oldukça değinilecektir.

⁸⁸ Sertaç Hami Başeren, "Ege Sorunları", Ankara, Tüdev Yayınevi, 2006, s.3

Ayrıca, AB'nin Tek Avrupa Hava Sahası (TAHS) oluşturma çalışmaları içerisinde yer alan İşlevsel Hava Sahası Blokları (Functional Airspace Blocks-FAB) oluşturma çalışmalarının Ege'de kurulmuş olan hava sahası ve FIR'a ilişkin statükoyu değiştireceği, bunun da gerek AB gerekse Yunanistan ile yeni bir sorun ortaya çıkaracağı değerlendirilmektedir. Yunanistan ile Ege Hava sahasında yaşanan sorunlar aşağıda kısaca özetlenmiştir.

2. YUNANİSTAN'IN 10 NM HAVA SAHASI İDDİASI

2.1. Hava Sahası

1944 Şikago Sözleşmesi birinci maddede "Akit Devletler, devletlerin ülkeleri üstündeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır hâkimiyeti haiz olduklarını kabul ederler", ikinci maddede "Bu konvansiyon anlamında bir devletin ülkesinden maksat, o devletin hâkimiyeti, hükümranlığı, himayesi veya mandası altında bulunan arazi ile ona bitişik bulunan karasularıdır" hükmü bulunmaktadır. Hem Yunanistan hem de Türkiye Şikago Sözleşmesine çekince koymaksızın taraf olmuşlardır. Buradan da anlaşılacağı üzere karasularının sınırı ile hava sahası arasında yakın bir ilişki bulunmaktadır. Ege denizinde karasularının genişliğinin her iki devletin karşılıklı onayıyla açıkça belirlenmesi mümkün olursa hava sahası sınırları da belirlenmiş olacaktır.

2.2. Uluslararası Hukukta Karasularının Tayini

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nin ikinci maddesinde "Sahildar devletin egemenliği kara ülkesinin ve iç sularının ötesinde ve bir Takımada Devleti söz konusu olduğunda, takımada sularının ötesinde karasuları denilen bir bitişik deniz bölgesine kadar uzanır. Bu egemenlik karasuları üzerindeki hava sahasını ve de bu suların deniz yatağı ile toprak altını da kapsar. Karasuları üzerindeki egemenlik işbu Sözleşmenin hükümlerinde öngörülen şartlar ve uluslararası hukukun diğer kuralları dâhilinde kullanılır" hükmü, üçüncü maddesinde "Her devlet karasularının genişliğini tespit

etme hakkına sahiptir; bu genişlik işbu Sözleşmeye göre tespit edilen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini geçemez” hükmü bulunmaktadır. Burada ifade edilen 12 NM sınırı azami sınır olarak belirlenmiştir. Aynı sözleşmenin 300’üncü maddesi ise “Taraf Devletler işbu sözleşme hükümleri uyarınca üstlendikleri yükümlülükleri iyi niyetle yerine getirmeli ve işbu Sözleşmede tanınan hakları, yetkileri ve serbestileri hakkın kötüye kullanılmasını oluşturmayacak biçimde kullanmalıdırlar” hükmünü getirmiştir. Yunanistan Devleti’nin öznel coğrafi koşulları, birbirinden ayrı yüzlerce adanın yarattığı durum kötüye kullanmaya oldukça müsaittir⁸⁹. Türkiye 1982 BMDHS’sini sözleşmenin tamamen kabul veya reddedilmesi gerektiği ve sadece ilgili maddelere çekince konamayacağı için imzalamamıştır⁹⁰. Sözleşme kural olarak sadece taraf olan devletleri bağlayacağından sözleşmede geçen 12 NM iddiası Türkiye’ye karşı ileri sürülemeyecektir. Yunanistan tarafından sözleşme hükümlerinin örf ve adet hukuku teşkil ettiği iddia edilmektedir. Ancak Türkiye söz konusu kuralın daha oluşumundan itibaren bu kuralın kendisine karşı uygulanamayacağını ifade etmekte ve kurala itiraz etmektedir. Bu şekilde de bu kuralın örf ve adet hukuku teşkil ettiği iddiasını bertaraf etmektedir. Karasuları ve hava sahası konusunda bu özet bilgidan sonra bir noktayı daha belirtmekte yarar vardır.

Açık denizler üzerinde tüm ülkelerin uçuş özgürlüğü vardır. Gerek 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi (mad.2), gerekse 1982 tarihli BMDHS (mad.87/1) açık deniz üzerindeki hava sahasında bütün devletlerin uçuş serbestliğine sahip olduğunu bildirmektedir. Aynı kural bitişik bölge üstündeki hava sahası, münhasır ekonomik bölge üzerindeki hava sahası için de geçerlidir⁹¹. Açık denizler üzerinde uçuş yapan bir uçak, bayrağını taşıdığı ülkenin bir parçası olarak kabul edilmektedir. Dolayısıyla bir ülkenin uçağına açık denizler üzerinde yapılacak bir müdahale veya tecavüz, o ülkenin doğrudan hükümlerine haklarına yapılmış sayılır. Açık denizlerde, devlet uçakları ile ilgili kural koyma ve bunları uygulamaya yetkisi yalnızca uçağın sahibi olan bayrak devletine aittir⁹².

⁸⁹ Günel, a.g.e., s.100

⁹⁰ BMDHS, md:309

⁹¹ Pazarıcı, “**Uluslararası Hukuk**”, s.294

⁹² US Navy, Department Of Defense, “**The Commander’s Handbook on The Law of Naval Operations. ABD**”, ABD Deniz Kuvvetleri, 2007

2.3. EGE'de Yaşanan Hava Sahası Sorunu

Uluslararası hukuka göre devletin hava ülkesi, kara ülkesi ve karasuları üzerinde yer alan hava sahasıdır. Dolayısıyla bir ülkenin belirlemiş olduğu karasularının sınırı ile hava sahası arasında yakın bir ilişki vardır. Bir devletin ulusal hava sahasının dış sınırı karasularının bittiği çizgidir⁹³.

Yunanistan başlangıçta Lozan Antlaşması ile kurulan düzende EGE'de karasularını 3 mil olarak kabul etmişken, 1936'da Lozan'ın kurduğu dengeyi bozarak karasularının genişliğini 6 mile çıkarmış, günümüzde ise BMDH Sözleşmesinin üçüncü maddesini kullanarak 12 mile çıkarmak istemektedir⁹⁴. Türkiye ise, 1964 yılında kabul edilen 476 sayılı Karasuları Kanunu ile Türk Karasularının genişliğini 6 mil olarak saptamış, ayrıca karşılıklılık esası kabul edilmiştir. Buna göre Türkiye, ulusal karasuları sınırını 6 milden geniş olarak belirlemiş ülkelere karşı, bu ülkelerin kabul etmiş oldukları karasuları sınırını uygulayacaktır. Uygulamada bu ilke, Karadeniz ve Akdeniz'de 12 mil olarak gerçekleşmiştir.

1964 yılından itibaren, hem Yunanistan'ın hem de Türkiye'nin ulusal karasuları sınırlarını 6 mil olarak belirtmelerinden sonra Ege Denizi'nde paylaşım şu şekilde gerçekleşmiştir. Yunanistan yaklaşık % 38,66, Türkiye ise % 7,47 oranında bir paya sahip olmuşlardır. Açık deniz alanları ise %48,85'tir⁹⁵. Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkarmasının kabulü durumunda Ege'de Türkiye'nin payı %8,76'ya çıkarken Yunanistan'ın payı coğrafi durumunun verdiği avantajdan dolayı %60,33 olacak açık deniz alanları ise %19,71' gerileyecektir⁹⁶. Burada tekrar hava sahası sorununa dönersek 12 mil durumunda Ege Hava sahasının büyük kısmı Yunanistan hava sahası olacaktır. Türkiye, Yunanistan'ın karasularını 12 mile genişletmesini savaş sebebi (casus belli) sayacağını ilan etmiştir⁹⁷.

Yunanistan, 6.9.1931 tarihli bir Cumhurbaşkanlığı kararnamesi ile o tarihte 3 millik kara suyuna sahip olmasına rağmen, hava sahası genişliğini 10 mile

⁹³ Pazarıcı, "Uluslararası Hukuk", s.293

⁹⁴ Başeren, a.g.e., s.108

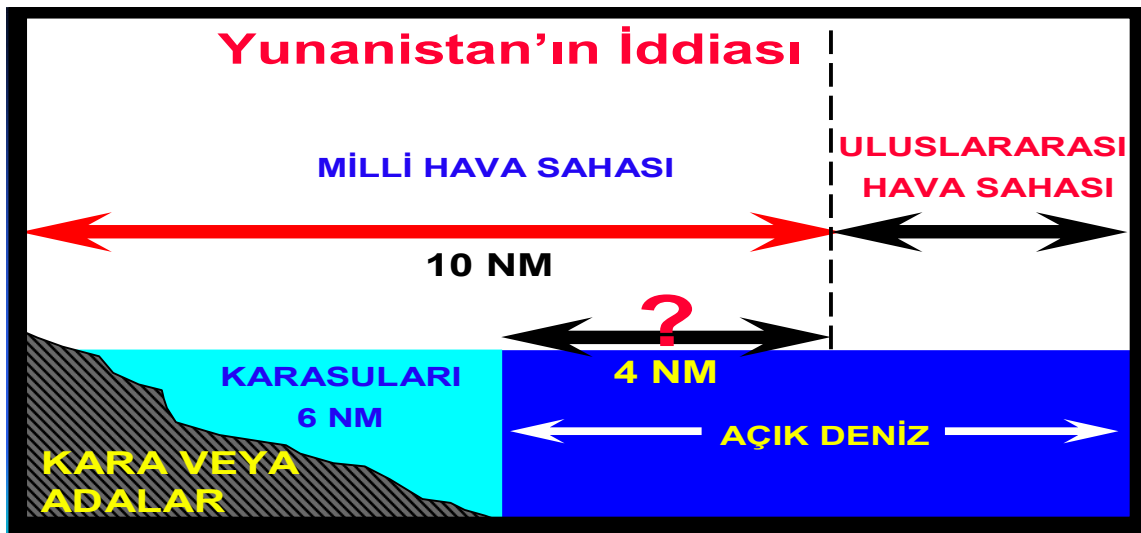
⁹⁵ Başeren, a.g.e., s.108

⁹⁶ Başeren, a.g.e., s.109

⁹⁷ TBMM'nin 8 Haziran 1995 tarihli kararı.

çıkarmıştır. Çok garip bir kararla bu kararnamede Yunanistan, karasuları 3 mil olmasına rağmen sivil havacılık ve hava polisliği amacıyla karasularını 10 mil olarak saptadığını bildirmiştir^{98,99}. Daha sonra 17 Eylül 1936 tarih ve 230 sayılı yasa ile karasularının genişliğini altı mile çıkarmıştır¹⁰⁰. “Hava seyrüseferinin tanzimi ve hava polisliği amacıyla karasularının on mil olmasını öngören 1931 kararnamesi ICAO’ya 1974 yılında bildirilmiştir. Karasularının genişliği altı mil olarak belirledikten sonra hava sahasını on mil olarak belirlemenin dünyada bir örneği daha yoktur. Zira Yunan kıyılarından denize doğru giderken ilk altı mil Yunan karasuları olurken, karasuları bittikten sonraki dört mil boyunca Yunan hava sahasının devam ettiği varsayılmaktadır. Oysa yukarıda da ifade edildiği gibi geçerli olan uluslararası hukuka göre (BMDHS, md:2) “Sahildar devletin egemenliği kara ülkesinin ve iç sularının ötesinde ve bir Takımda Devleti söz konusu olduğunda, takımda sularının ötesinde karasuları denilen bir bitişik deniz bölgesine kadar uzanır. Bu egemenlik karasuları üzerindeki hava sahasını ve de bu suların deniz yatağı ile toprak altını da kapsar”. Bunun olabilirliğini kabul etmemiz durumunda Yunanistan’ın egemenliğinin karasularının dört mil ötesine kadar uzandığını kabul etmiş oluruz.

Şekil 1 : Yunanistan Hava Sahasının Genişliği Sorunu



⁹⁸ Kurumahmut a.g.e., s.27

⁹⁹ Başeren, a.g.e., s.172

¹⁰⁰ Başeren, a.g.e., s.173

Yunanistan'ın ilk defa 1974'te uluslararası alana yansıyan 10 millik hava sahası iddiası Türkiye tarafından tanınmamıştır. Türkiye, Yunanistan'ın hükümran hava sahasını 4 mil arttıran bu uygulamayı kesin olarak reddetmiş ve durumu hem Yunanistan ve hem de uluslararası kuruluşlara bildirmiştir. Yunanistan tezinin kabul edilmesi durumunda, Ege'de anlaşmalarla Yunanistan'a devredilmiş bir adanın 6 mil'lik karasuları dışında örneğin 7 mil'de seyreden bir Türk savaş gemisi, uluslararası sularda olması nedeniyle karasuları ihlali yapmamış olmakta, ancak aynı savaş gemisi üzerindeki helikopter kalkış yaptığı zaman uluslararası suların üzerindeki hava sahasında hava sahası ihlali yapmış olmaktadır¹⁰¹.

Yunanistan, egemenliğinde olduğunu ilan ettiği 10 ile 6 mil arasındaki bölgeye giren uçaklarımızın Yunan hava sahasını ihlal ettiği iddiasıyla Türkiye'yi devamlı protesto etmekte ve bu konuyu iç siyasetinde sıkça kullanılmaktadır.

Yunanistan'ın konuya ilişkin tezleri kısaca;

1. Uluslararası toplumun söz konusu statüye 1931'den beri rıza gösterdiği ve bunun bir örf ve adet hukuku haline geldiği,

2. BMDHS'ne göre karasularını 12 mil olarak belirlemek hakkı olan Yunanistan'ın hava sahasını 10 mil olarak belirlemeye evleviyetle hakkı olduğu yönündedir¹⁰².

Türkiye ise söz konusu tezlere;

1. Yunanistan'ın 1931'den beri bir iç hukuk düzenlemesine dayandığı, 1974 tarihinde ICAO'ya deklare edilir edilmez Türkiye'nin itiraz ettiği, dolayısıyla da örf ve adet hukuku haline gelmesinin mümkün olmadığı,

2. Hava sahasının karasuları sınırları dışına taşıdığı bir uygulamanın dünyada bir örneğinin olmadığı, halen Yunan karasularının Ege'de altı mil olduğu, 12 milin Türkiye tarafından savaş sebebi sayılacağı, uzun zamandır Türkiye'nin altı mil dışındaki alanda uçak uçurmak suretiyle bu hukuk dışı düzenlemeyi kabul etmediğini gösterdiği,

¹⁰¹ Başeren, a.g.e., s.179

¹⁰² Başeren, a.g.e., s.175

3. Karasuları dışına taşan hava sahası iddiasını Amerika dâhil dünyada hiçbir ülkenin ve NATO'nun da kabul etmediği şeklinde cevap vermektedir^{103,104}. Sonuç olarak Türkiye, uluslararası hukuka ve her iki tarafın da imzalamış olduğu Şikago Sözleşmesine aykırı olduğunu düşündüğü 10 millik Yunan hava sahası iddiasını kabul etmemiştir. Söz konusu iddiayı resmen tanıyan bir ülke veya uluslararası kuruluş da mevcut değildir.

Türkiye gibi ABD'de özellikle 1997 yılından itibaren, Yunanistan'ın 10 NM hava sahası iddiasına karşı bir bakıma resmi bir tavır almış, bu iddianın kabul edilmediğini muhtelif vesilelerle resmi ağızlardan iletmiştir. Bunun yanı sıra ICAO Paris temsilciliği tarafından Yunanistan'a; AIP'sinin 1.2.1 nci paragrafında yer alan karasuları tanımının Şikago Sözleşmesi Md.1 ve 2'ye ve diğer sözleşmelerinin ilgili hükümlerine açıkça aykırı olduğu bildirilmiş; Yunan AIP'sinin söz konusu paragrafından ikinci cümlenin çıkartılması istenmiştir.

NATO da resmi olmasa da dolaylı olarak 10 NM'lik sözde Yunan ulusal hava sahasını tanımadığını Yunanistan tarafından çekilen ihlal raporlarından 6-10NM içinde olanlara işlem yapmayarak ortaya koymaktadır. Ayrıca NATO AAP-6 Tanımlar Dokümanında da NATO Hava Sahası "NATO ülkelerinin toprakları ve karasuları üzerindeki hava sahası" olarak tanımlanmıştır. Kısaca tekrar etmek gerekirse ABD açıkça, NATO ise dolaylı yollardan 10 mil iddia ve uygulamasını kabul etmediklerini ortaya koymuştur¹⁰⁵.

3. FIR HATTI SORUNU

3.1. Tanımı

Uçuş Bilgi Bölgesi ya da bilinen adıyla FIR (Flight Information Region) 1944 Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin 2 sayılı ekine bağlı olarak. 11 sayılı Eki çerçevesinde uçuş güvenliğini sağlamak amacıyla bir takım trafik hizmetlerinin verilmesini düzenlemektedir. Bu hizmetlerin verilebilmesi için hava sahası teknik nitelikte sorumluluk bölgelerine ayrılmıştır (Pazarcı 2008:297). İşte

¹⁰³ Kurumahmut, a.g.e., s.27

¹⁰⁴ Başeren, a.g.e., s.176

¹⁰⁵ Başeren, a.g.e., s.177

içerisinde bilgi hizmetleri (meteorolojik bilgiler, rotaya ilişkin trafik bilgileri, iniş meydanına ilişkin bilgiler, göçmen kuşlara ilişkin bilgiler (Bird Watch Condition) vb diğer hususlar) ve uyarı hizmetlerinin (kaybolan, kaza yapan ya da tehlikede olan hava araçlarına ilişkin bilgilerin arama kurtarma ile görevli birimlere bildirilmesi) verildiği, trafiğin düzenlendiği hava sahalarına FIR denir.

Burada bahsedilen Trafik Hizmetlerinin amacı uçakların havada çarpışmasının veya bir uçağın uçuş esnasında bir yükselti veya engele (örneğin dağ veya yüksek binaya) çarpmasının engellenmesi, trafiğin düzenli ve zamanında akışının sağlanması, uçuşun emniyetli ve etkin gerçekleştirilmesi ve gerektiğinde ilgili otoritelerin ikaz edilmesidir (11 sayılı Ek, paragraf 2.2).

Bir devletin kendi egemenliği altındaki hava sahasında FIR sınırlarını belirleme sorumluluğu o devlete aittir (11 sayılı Ek, paragraf 2.1.1). FIR bölgeleri yalnızca ulusal hava sahalarını kapsayabileceği gibi, uluslararası hava sahasını da kapsayabilir. Özellikle açık denizler üzerinde veya okyanuslar üzerindeki hava sahasında uçan uçaklar için de emniyet açısından trafiğin düzenlenmesine, bilgi ve uyarı hizmetlerinin verilmesine ihtiyaç vardır. İşte bu şekildeki açık denizler ya da egemenliğinin kime ait olduğu belirlenmemiş bölgeler üzerinde hava trafik hizmeti verilecek FIR'ların bölgesel anlaşmalarla belirlenmesi gerekmektedir (11 sayılı Ek, paragraf 2.1.2)¹⁰⁶. Buradaki bölgesel anlaşmalarla Bölgesel Hava Seyrüsefer Toplantılarının sonucunda kararlaştırılan ve ICAO Konseyinin onayladığı anlaşmalar kastedilmektedir (11 sayılı Ek, paragraf 2.1.2, Not:1).

3.2. EGE'de FIR Sorununun Doğuşu

Türkiye ile Yunanistan arasında Ege denizi üzerindeki FIR sınırlarının belirlenmesi çalışmaları o zamanlar bu ülkelerin ICAO'nun Ortadoğu Bölgesi sorumluluğunda olması nedeniyle 1946 yılında başlamıştır. Ekim 1946'da Ortadoğu ülkelerinin katılımı ile Kahire'de yapılan 1'nci Ortadoğu toplantısında Türkiye'ye kıt'a Yunanistan'ını içine alan geniş bir FIR bölge sorumluluğu

106 Annex 11:2.1.2 Those portions of the airspace over the high seas or in airspace of undetermined sovereignty where air traffic services will be provided shall be determined on the basis of regional air navigation agreements.

verilmesi düşünülmüş ve bunun Türk makamlarına önerilmesi kararlaştırılmıştır. 1946 yılında Türkiye'ye Yunan ulusal hava sahasını da içine alan ve merkezi Ankara'da bulunan bir FIR hattı önerildiği halde, Türkiye bu öneriyi o zamanki teknik güçlükler nedeniyle kabul etmemiştir.¹⁰⁷ Türkiye, Yunanistan, Kıbrıs ve Ortadoğu ülkeleriyle ilgili FIR sınırları, Kasım 1950 tarihinde İstanbul'da yapılan ICAO'nun ikinci Ortadoğu bölgesel toplantısında belirlenmiştir.¹⁰⁸ Türkiye ile Yunanistan'ın Egemenliğindeki doğu EGE adaları arasında fiili olarak var olan karasuları sınırının batısında kalan bölge "Atina FIR'ı" adı altında Yunanistan'ın denetimine bırakılmıştır. Toplantı tutanaklarına göre, Atina-İstanbul FIR'ının batı sınırı, "Finike'nin güneyinde 35°55'K-30°00'D noktasından Türk-Yunan kara sınırının denize ulaştığı 40°45'K-26°10'D noktasına kadar Türkiye'nin batı sınırını (along the western frontier of Turkey) takip eder" cümlesiyle tarif ve tavsiye edilmiştir¹⁰⁹. Türkiye ise söz konusu sınır için "karasularını takip eder" ifadesini kullanmıştır. Daha sonraki yıllarda yapılan toplantılarda bu FIR sınırında ufak tefek değişiklikler olmuş ve bugünkü sınır belirlenmiştir. Türkiye'nin itiraz etmediği bu kararın, Yunan adalarına uçmakta olan Yunan uçaklarının her seferinde Türk kontrol bölgesinden geçmemesi için alındığı anlaşılmaktadır¹¹⁰. Bu toplantılarda Türkiye'nin izlediği, kontrolündeki FIR'ların sınırlarını dar tutma politikası, genel olarak o dönemde FIR için verilen hizmet ve yapılan yatırımları külfet olarak gören, ülkeleri dışındaki açık denizlerde FIR hizmeti vermekten kaçınma düşüncesi nedeniyledir. Bu konuda Türkiye'nin tutumu FIR'ın teknik bir konu olduğu ve egemenlikle bir alakasının olmadığı şeklindedir¹¹¹.

FIR'a ilişkin olarak Türkiye-Yunanistan arasındaki sorunun temelinde Yunanistan'ın İstanbul-Atina FIR sınırını, Türk-Yunan sınırı olarak görmek ve göstermek istemesi yatmaktadır¹¹². İstanbul ve Atina FIR sınırı Türkiye'nin batı

¹⁰⁷ EGE'de Türk Yunan Askeri Sorunları ve NATO, Gün.Doğu Avr. Müttefik K.K.K.'lığı Yayınları, 1995, s.33.

¹⁰⁸ ICAO Doc 7055, MID/2-RAC.

¹⁰⁹ ICAO Final Report of the Rules of the Air and Air Traffic Control Committee, 2'nd Middle East Regional Air Navigation Meeting (İstanbul, October-November 1950), Doc.7055, MID/2-RAC, Montreal, February 1951, s.15,17.

¹¹⁰ B., Oran, "Yunanistan'ın Lozan İhlalleri", Ankara, Stratejik Araştırma ve Etütler Milli Komitesi Araştırma Projeleri Dizisi, 1999, s.88

¹¹¹ Başeren, a.g.e., s.185

¹¹² Kurumahmut, a.g.e, s.27

sınırına bağlı olarak tarif edilmiş ise de Türkiye'nin batı sınırı belli değildir. Türkiye ile Yunanistan tarafından EGE'de münferiden veya müştereken hiç bir deniz sınırı tespiti yapılmamıştır. Ege'de iki devletin ülkesi arasında çizilmemiş olan sınıra bağlı olarak tarif edilen FIR sınırı gerçek hukuki durumu yansıtmamaktadır¹¹³.

FIR sınırlarının belirlendiği tarihten 1964 yılına kadar Türkiye'nin EGE'de yaptığı yoğun uçuşlara ve tatbikatlara Yunanistan'ın hiçbir itirazı olmamış, FIR ile ilgili önemli bir sorun yaşanmamıştır. Kıbrıs olayları nedeniyle 1963'den itibaren Türkiye'nin Ege'deki askeri uçuşlarında artış olması ve Yunanistan'ın bunlara tepki göstermesi sorunların başlangıcını oluşturmuştur. Türkiye'nin de rızası ile Türk karasuları dışında kalan bütün EGE hava sahasını sivil havacılık konusunda teknik denetim yetkisi altına alan Yunanistan, zaman içinde FIR hattını bir siyasal egemenlik sınırı olarak kabul ettirme çabalarına başlamıştır.

Yunanistan'ın, İstanbul-Atina FIR hattını Türkiye'nin batı, kendisinin ise doğu sınırı olarak göstermesinin amacı, Ege Denizi'ni sahiplenmek ve Ege Denizi'ni bir Yunan gölü haline getirmektir. Yunanistan'ın Ege'de uçuş yapan bütün Türk askeri uçaklarının uçuş planı vermesi ve FIR'la ilgili yönergelere uymasını istemesi nedeniyle, Türkiye Yunanistan'ın teknik yetkilerini aştığını ileri sürmekte ve bu yetki genişlemesini kabul etmemektedir (Pazarıcı 2008:299). Buna karşılık Türkiye bir süreden beri FIR sınırının yeniden belirlenmesini istemektedir¹¹⁴.

Şikago Sözleşmesine göre, devletin egemenlik alanı olan ülkesi, kara ülkesi ve bitişik karasuları (madde 2) ile bunların üzerindeki hava sahasını (madde 1) kapsar. Buna göre hiçbir devlet, ülkesinin sınırları ötesinde açık denizde ne FIR sebebiyle ne de başka bir şekilde egemenlik iddiasında bulunamaz. Zira açık denizler, sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletlere açıktır. Bu serbesti açık deniz üzerinden uçuş serbestisini de kapsar¹¹⁵. Sivil havacılığın düzenlenmesi ve uçuş emniyeti ile ilgili teknik bir düzenleme olan FIR, hiçbir

¹¹³ Başeren, a.g.e., s.185

¹¹⁴ Başeren, a.g.e., s.186

¹¹⁵ BMDHS md:87

biçimde bu alan için sorumluluk yüklenen devlete egemenlik hakkı vermemektedir¹¹⁶.

Yunanistan'ın FIR kapsamında kendisine verilen yetkileri genişletmeye ve egemenlik tesis etmeye yönelik faaliyetleri kapsamında; açık deniz üzerinde tatbikat nedeniyle NOTAM (Notice to Airmen) yayınlanması için başvurulduğunda (Atina FIR içerisinde havacılık bilgi hizmetlerini yürütmekten Yunanistan sorumludur) belirlenen alanın Yunan Hava sahası olduğu iddiasıyla Notamın niteliğini değiştirmek istemekte ya da başvurunun diplomatik kanaldan yapılmasını istemektedir. Bir başka açıklamada tüm Ege hava sahasını uzun menzilli hava savunma füzeleri ile koruyacağından bahsetmektedir ki bu söylemle açık deniz üzerindeki hava sahasını kendine ait ve korunması gereken bir saha olarak gördüğü anlaşılmaktadır¹¹⁷.

Bir başka önemli sorun ise Yunanistan'ın Ege'deki açık deniz alanları üzerinden uçacak olan Türk devlet uçakları için uçuş planı istemesinden kaynaklanmaktadır. Oysa Şikago sözleşmesi gayet açık olarak sözleşmenin devlet uçaklarına uygulanmayacağını hükme bağlamaktadır. Dolayısıyla sözleşme Ek'lerinde belirtilen uçuş planı doldurmaya ilişkin hükümler askeri uçaklara uygulanamaz. BMDHS 87'inci maddede belirtildiği üzere açık denizler üzerinde tüm devletlerin tartışmasız uçuş serbestisi vardır. Bu hak uçuş planı bahanesi ile engellenemez. Şikago sözleşmesinin devlet uçaklarına bu kapsamda yüklediği tek sorumluluk sivil uçuşların güvenliği için gerekli tedbirleri alma sorumluluğudur. Tedbiri alacak olan da uçuşu yapacak olan ülkenin kendisidir. Dolayısıyla askeri uçaklar eğer trafik kontrol hizmeti talep ederek uçmak isterlerse (GAT-General Air Traffic) istisnai olarak uçuş planı doldurmaları beklenir. Türkiye bu özel durumun dışında, açık denizlerin üzerindeki hava sahasında askeri radar kontrolünde gerçekleştireceği harekât görevleri (OAT-Operational Air Traffic) için uçuş planı vermek zorunda değildir¹¹⁸. Atina FIR'ı içinde Ege'nin açık deniz alanları üzerindeki Türk askeri uçuşları sırasında uçuş emniyetine ilişkin tedbir alma yetki ve sorumluluğu Türkiye'ye aittir.

¹¹⁶ Başeren, a.g.e., s.186

¹¹⁷ Başeren, a.g.e., s.186

¹¹⁸ Başeren, a.g.e., s.191

Uluslararası hava sahaları ile ilgili her türlü düzenlemenin (Hava koridorlarının ve TMA'ların oluşturulması veya değiştirilmesi) bölge devletleri arasında anlaşma ve ICAO konseyinin onayı ile gerçekleşmesi gerekmektedir (Ek 11: madde 2.1.2). Oysa Yunanistan tek taraflı kararlarla Ege'nin uluslararası hava sahasında yer alan Türk tatbikat sahalarını büyük ölçüde etkileyecek ve askeri uçaklarımızın Ege'deki hareket serbestisini kısıtlayacak yeni hava koridorları ve terminal kontrol sahaları (TMA) tesis etmekte veya mevcutların güzergahını veya boyutunu değiştirmektedir.

3.3. Yunanistan ve Türkiye'nin FIR Konusundaki Görüşleri

Yunanistan Türk uçaklarının devamlı olarak Yunan hükümler hava sahasını ihlal ettiğini, Atina ve Lefkoşa FIR kurallarına riayet etmediğini iç kamuoyuna yansıtmakta ve uluslararası platformlara taşımaktadır. Yunanistan, İstanbul-Atina FIR sınır hattını Türk-Yunan sınırı olarak göstermek istemektedir. Her ne kadar bu sınır Türk batı sınırına bağlı olarak tarif edilmişse de Ege'de her iki devletin de mutabık kaldığı bir sınır çizilmiş değildir. Ancak Yunanistan her fırsatta Ege Denizi'ni bir Yunan gölü haline getirmek amacıyla FIR sınırını Türkiye'nin batı sınırı, kendisinin doğu sınırı olarak göstermektedir (Başeren, 2006:186). Yunanistan FIR sahasında kendine verilen yetkileri genişleterek egemenlik teşkil etme arayışı içindedir. Tarafların konuya ilişkin tezlerine kısaca bir göz atmak gerekirse;

1. Yunanistan'ın Tezi:

Mevcut FIR hattı, uluslararası kurallara göre saptanmıştır ve tartışılmaz. ICAO kuralları gereğince, bölge değiştiren sivil uçaklar için uçuş planları ve uçuş bilgileri, girdikleri bölgenin Hava Trafik Kontrol (Air Traffic Control-ATC) unsurlarına verilmektedir. Bunun amacı, FIR içinde hava trafik, arama ve kurtarma hizmetlerini yürütmek suretiyle uçuşların güvenliğini sağlamaktır. Askeri uçaklar için de aynı uçuşlar söz konusu olduğuna göre, askeri uçakların bu uygulamanın dışında bırakılmaması gerekir¹¹⁹.

¹¹⁹ Harp Akademileri, "Türk-Yunan İlişkilerinin Dünü, Bugünü, Yarını", İstanbul, Harp Akademileri Basımevi, 1994, s.116

2. Türkiye'nin Tezi:

FIR hattı Türk-Yunan sınırı gibi işlem görmemelidir. ICAO sivil bir kuruluş olup, ŞİKAGO sözleşmesi hükümleri sadece sivil uçaklara uygulanabilir. Askeri uçaklara ait kurallar ikili antlaşmalarla saptanmalıdır. FIR düzenlemesi, sadece sivil uçaklar için bir teknik hizmet niteliğindedir. Yunanistan'ın bu isteği kabul edilirse Türkiye'nin açık denizler üzerinde eşit ve serbest kullanım hakkı kısıtlanacaktır¹²⁰.

Ayrıca, 1952 yılında belirlenen FIR hattının düzeltilmesi ve daha batıya kaydırılması gerekmektedir.

Yunanistan FIR konusunu daha da ileri götürerek ulusal savunma bölgesi içinde telakki etmeye başlamıştır. Yunanlı Milli Savunma Bakanının bir gazeteye verdiği demeçte; "Atina FIR'ı 1999 yılından itibaren bütün EGE'yi kapsayacak şekilde orta ve uzun menzilli hava savunma füzeleri ile korunacaktır" şeklindeki ifadeleri, Yunanistan'ın Atina FIR hattını hükümlerlik sınırları olarak görmesinin açık bir göstergesidir¹²¹.

İstanbul-Atina FIR hattı, Türkiye'nin de kabul ettiği bir uygulamadır. Ancak, aynı hattın Türk-Yunan sınırı olarak gösterilmesi kabul edilemez bir durumdur. İstanbul-Atina FIR hattı bazı bölgelerde 6 millik karasuları dışında açık deniz kesiminden geçerken (örneğin, Bozcaada güneybatısında 22 mil, Marmaris güneydoğusunda 18 mil), bazı bölgelerde Türk karasularından geçmektedir (örneğin, Karaburun kuzeybatısında 2 mil). Devletlerarasındaki bir siyasi sınırın, açık denizden ya da ilgili devletlerden birinin karasularının içinden geçmesi siyasi sınır kavramının niteliğine ters düşmektedir¹²².

İstanbul FIR hattı tespit edilirken "...Türkiye'nin batı sınırı boyunca" şekilde bir ifade kullanılmasına karşın Türkiye - Yunanistan arasında EGE'de bir deniz sınırı tespiti henüz yapılmamıştır. Bu nedenle, EGE'de "Türkiye'nin batı sınırı" şeklinde tarife dayandırılan bir FIR sınırı veya seyrüsefer harita ve planlarında benzer şekilde gösterilen hatlar gerçek ve yasal durumu

¹²⁰ Harp Akademileri, a.g.e., s.196

¹²¹ Başeren, a.g.e., s.186

¹²² Kurumahmut, a.g.e., s.27

yansıtmamaktadır.¹²³ Kısaca tekrar etmek gerekirse, Yunanistan sorumluluğu Türkiye'nin de onayı ile kendisine verilmiş olan ve teknik bir düzenleme olan FIR yetki ve sorumluluğunu aşarak, FIR'ı bir egemenlik alanı olarak göstermek istemektedir. Bu kapsamda da FIR'da vermek durumunda olduğu hava trafik hizmetleri kapsamında, FIR'ı bir egemenlik alanı olarak gösterme çabasına istinaden Türkiye'ye bir takım sorunlar çıkarmaktadır. Bunları kısaca saymak gerekirse;

1. Notam Sorunu: Ege'nin açık deniz alanları üzerinde askeri tatbikat yapmak için NOTAM (Notice to Airmen) çekilmesi talep edildiğinde bu sorun ortaya çıkmaktadır. Uluslararası hava sahalarında her devletin tatbikat yapma hakkı vardır¹²⁴. Atina FIR içerisinde NOTAM yayınlanması hizmeti Yunanistan sorumluluğundadır. Türkiye'nin Ege'nin uluslararası hava sahasında (Atina FIR içerisinde) yapacağı tatbikatlara ilişkin NOTAM başvurularını Atina Notam Ofisi değiştirerek yayınlamakta ya da zamanında yayınlamamaktadır¹²⁵.

2. Uçuş Planı Sorunu: Yunanistan FIR sorumluluk alanına giren bütün askeri uçakların uçuş planı vermelerinin sivil uçakların emniyeti açısından zorunlu olduğunu iddia etmektedir. Türkiye, bu görüşe karşı çıkmakta ve Şikago Sözleşmesi'nin 3. maddesine göre, askeri uçakların uluslararası hava sahasında uçuşları sırasında uçuş planlarını vermek zorunda olmadığını ileri sürmektedir. Açık denizler üzerinde tüm ülkelerin tartışmasız uçuş serbestisi vardır ve uçuş planı bahane edilerek bu hak engellenemez¹²⁶. Türk askeri uçaklarının bu tür uçuşları sırasında Şikago sözleşmesi gereği alınması gereken tedbirleri alma sorumluluğu Türkiye'ye aittir. Ege'deki uluslararası hava sahalarında yapılacak askeri uçuşlara ilişkin uçuş planı doldurulması konusunda ısrar edilmesi, FIR sorumluluğu nedeniyle Yunanistan'a verilen

¹²³ AIP TURKEY RAC 3-1-4A sayfasına İstanbul FIR sınırlarının karşısına Türkiye şu rezervi koymuştur: "İstanbul-Atina FIR hattının, güneyde 360456N-0295958E noktasıyla kuzeyde Türkiye-Yunanistan sınırının başlangıcı ile çakışan nokta arasında kalan bölümü, tarif itibarıyla, ilgili taraflarca yasal olarak belirlenmiş herhangi bir deniz alanı veya karasuyu hududu sınırlandırılması veya mutabık kalınan bir uygulamayı yansıtmamaktadır. Bu nedenle, İstanbul-Atina FIR hattının yukarıda belirtilen iki nokta arasındaki bölümü ile bağlantılı herhangi bir gösterim veya referans yasal bir dayanaktan yoksun olup, tamamen farazidir".

¹²⁴ Tayyar Arı, "Ege Sorunu ve Türk-Yunan İlişkileri: Son Gelişmeler Işığında Kara Suları ve Hava Sahası Sorunları", **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, Ankara, Ocak-Haziran 1995, cilt 50, No 1-2, s.59,

¹²⁵ Başeren, a.g.e., s.190

¹²⁶ Başeren, a.g.e., s.191

teknik sorumluluğun bir hava savunma vasıtası olarak kullanılması anlamına gelmektedir¹²⁷.

3. Limni TMA sorunu: Yunanistan Türkiye ile eşgüdümüne gerek görmeden tek taraflı bir uygulama ile Limni meydanı çevresinde ve büyük bir bölümü uluslararası hava sahasını içine alan 3000 NM² genişliğinde bir Terminal Kontrol Sahası ilan etmiş, böylece Ege'deki uluslararası hava sahasını daraltmıştır¹²⁸. Limni TMA, uluslararası hava sahasına taşıdığı için Türkiye tarafından kabul edilmemiştir.

4. Hava Koridorları Sorunu: Burada hava koridorun tabiriyle, uçakların takip ettiği, 10 NM genişliğindeki hava yolları ifade edilmektedir. Yunanistan Anadolu sahillerinin hemen önünden geçen ve sivil trafikler tarafından yoğun olarak kullanılan bu şekilde hava yolları oluşturarak Türk askeri uçaklarının Ege uluslararası hava sahasına çıkmasını engellemek istemektedir¹²⁹.

5. Komuta Kontrol sorunları: Ege'nin NATO kapsamında sorumluluğunun kimde olduğuna ilişkin sorun, NATO'nun yeni komuta yapısı ile çözülmüş gibi görünse bile konuya ilişkin tartışmalar güncelliğini devam ettirmektedir. 12 Haziran 2003 tarihinde kabul edilen NATO'nun Yeni Komuta Yapısına göre CAOC'lar üçüncü seviyeden yeni Komuta Yapısına dahil edilmiş ve Güney Bölgesinde CC-Air İzmir K.ığına bağlı iki CAOC (İtalya ve Yunanistan)'un görev yapması kararlaştırılmıştır. Bu kapsamda Türkiye'de bulunan CAOC-6 Eskişehir söndürülmekte ve Yunanistan'da bulunan CAOC-7 Larissa, CAOC-4 olarak içinde Türkiye, Yunanistan, Bulgaristan ve Romanya'yı kapsayan bir coğrafyadan sorumlu olmaktadır. Bu sayede ilk etapta tek bir sorumluluk sahasının ihdas edilmesi ile Komuta Kontrol sorunu çözümlenmiş gibi olsa da, buna bağlı alt sahalardan belirlenmesinde ciddi problemler çözümlenmeyi beklemektedir¹³⁰.

6. Arama Kurtarma (Search and Rescue-SAR) Sorumluluk Sahası Sorunu: EGE'de Türkiye ile Yunanistan arasında hava sahası ile doğrudan ilgili olmasa bile çalışmamız kapsamında değinilmesi gereken bir diğer husus da SAR

¹²⁷ Arı, a.g.m., s.59

¹²⁸ Arı, a.g.m., s.61

¹²⁹ Başeren, a.g.e., s.194

¹³⁰ Abdulkadir Alşal, "Yunanistan'la Hava Sahası Sorunu", İstanbul, **Hava Harp Akademisi Yayınlanmamış Araştırma Raporu**, 2009, s.7.

sorumluluk sahasına ilişkin sorundur. SAR konusu ile ilgili uluslararası iki temel sözleşme mevcuttur. Bunlar; ŞİKAGO Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi' ve 1979 tarihli "HAMBURG Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi"dir. 1979 tarihli Uluslararası Denizcilik Teşkilatı (IMO) Hamburg Konvansiyonu'nda deniz üzerindeki arama-kurtarma faaliyetlerinin "kıyıdaş ülkelerin aralarında yapacakları anlaşmaya göre belirleneceği" belirtilmektedir.¹³¹ Uluslararası sivil havacılığın esaslarını düzenleyen 1944 Şikago Sözleşmesi'nin 12 no'lu eki "Arama ve Kurtarma" konusunu düzenlemekte olup, Ek'in Teşkilat bölümünde arama ve kurtarma hizmetlerinin tesisi ve verilmesi konusunda "Açık denizler veya egemenliği bir ülkeye ait olmayan bölgelerde tesis edilecek arama ve kurtarma hizmetlerinin bölgesel hava seyrüsefer anlaşmaları esas alınarak belirleneceği, katılımcı devletlerin, arama ve kurtarma hizmetlerini vereceği arama ve kurtarma sahalarını tasvir edeceği ve bu bölgelerin çakışmayacağı, uygulanabilir olduğu takdirde arama ve kurtarma sahaları sınırlarının FIR ile çakıştırılması" tavsiye edilmektedir.¹³²

Türkiye ile Yunanistan arasında bu kapsamda yapılmış bir anlaşma yoktur ve konu EGE sorunları kapsamında güncelliğini korumaktadır. Yunanistan arama ve kurtarma faaliyetlerinin düzenlenmesinde sadece Şikago sözleşmesini esas almaktadır. Oysa Denizde Arama ve Kurtarma ile ilgili esas sözleşme Hamburg Sözleşmesidir. Yunanistan, bu sözleşmenin, "Her Arama ve Kurtarma Bölgesi, ilgili taraflar arasında anlaşma yoluyla tesis edilecektir." hükmünü ihtiva eden para. 2.1.4 ve "ilgili taraflar arasında, bir arama ve kurtarma bölgesinin kesin boyutları konusunda anlaşmaya varılamaması halinde, bu taraflar, bu alan içerisine arama ve kurtarma hizmetlerinin eşit ve kapsamlı bir koordinasyonunu sağlayacak uygun düzenlemeleri kabul konusunda anlaşmaya varmak için mümkün olan bütün çabayı göstereceklerdir" hükmünü ihtiva eden para. 2.1.5'i rezervasyon ile onaylamıştır¹³³.

Türkiye, EGE'ye kıyıdaş bir devlet olarak bu denizde sürdürdüğü faaliyetlerinde, kazaya uğrayanları kurtarmak için SAR planları oluşturma ve ilan ettiği

¹³¹ 1979 IMO Hamburg Denizde SAR Konvansiyonu Madde 2.1.4: Her arama ve kurtarma bölgesi, ilgili taraflar arasında anlaşma yoluyla tesis edilecektir.

¹³² 1944 Şikago Sözleşmesinin 12 No'lu Eki, md.2.1.1.1,md.2.2.1,md.2.2.1.1.

¹³³ Başeren, a.g.e., s.211

bölgelerde uygulamaya hakkı olduğunu, bu hakkın Hamburg SAR Sözleşmesi'nden kaynaklandığını iddia etmektedir. SAR ve FIR alanlarının farklı iki konu olduğunu, karşılaştırılmalarının düşünülemeyeceğini savunmakta, SAR Sözleşmesi'ne uygun olarak kıyıdaş diğer devletler ile SAR sınırlarını müzakere etmeye hazır olduğunu belirtmektedir.

Yunanistan ise, ICAO Ek-12'de tavsiye edildiği şekilde "mümkün olduğu müddetçe SAR sahaları ile FIR sahalarının karşılaştırılması" hükmüne uygun olarak FIR sahalarında yıllardan beri SAR görevini yürüttüğünü, bunun bir devamı olarak, Yunan SAR sahasını FIR sahası ile karşıştırdığını iddia etmektedir.

Şikago Sözleşmesi, esas olarak hava trafiğini düzenlemek için hazırlanmış, ancak ICAO Ek-12'de tali bir husus olarak sadece hava vasıtaları için SAR sorumluluğunu da düzenlemiştir. Ancak aradan geçen süre zarfında. Uluslararası hukuk alanında büyük boyutlu değişiklikler yaşanmış, bu değişiklikler dikkate alınarak 1979 tarihli Hamburg Sözleşmesi hazırlanmıştır.

Mümkün olduğu müddetçe SAR sahaları ile FIR sahalarının karşılaştırılmasının faydalı olacağı ICAO EK-12'de tavsiye edilmektedir.¹³⁴ Ancak, yukarıda belirtildiği şekilde bölgesel bir anlaşma ile sorumluluk sahalarını belirlemeden SAR ve FIR alanlarının aynı olacağını iddia etmek yanlıştır. 1979 Hamburg SAR Sözleşmesi, SAR ve FIR'ı ayrı mütalaa etmekte, fakat birbirleriyle koordinasyonu zorunlu görmekte ve uyumu sağlamak için ICAO örgütü ile yakın bir işbirliği halinde çalışmaya devam edilmesi gerektiğini vurgulamaktadır.

Türkiye Açık Denizler üzerindeki hava sahasında, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı kurallarına göre tanınan Arama ve Kurtarma sorumluluğunun, denizdeki Arama ve Kurtarma faaliyetlerini kapsamadığını savunmaktadır. Karasularının dışındaki denizlerde Arama ve Kurtarma hizmeti vereceği bölgeleri ilgili devletlerle yapacağı anlaşmalarla tespit edeceğini belirtmiş ve ilgili devletlerle anlaşma yapıncaya kadar, karasuları dışında Arama ve Kurtarma hizmeti verilebilecek açık deniz alanlarının koordinatları deklere edilmiştir.

¹³⁴ ICAO ANNEX-12 para. 2.2.1.1 (Recommendation: Boundaries of search and rescue regions should, in so far as practicable, be coincident with the boundaries of corresponding flight information regions).

AK ve FIR sahalarının birbiriyle uyumu güçlük arz eder. FIR sahaları, saatte 150-400 NM sürattaki hava vasıtalarının kat edeceği mesafe esas alınarak belirlenmiştir. Deniz AK harekâtının aynı büyüklükte sahalarda icra edilmesi büyük güçlük gösterir¹³⁵.

4. DEĞERLENDİRME

Sonuç olarak; Yunanistan ile Türkiye arasında Ege'de, Yunanistan'ın avantajlı konumundan kaynaklanan bir takım hava sahası sorunları vardır. Bu sorunların temelinde de Yunanistan'ın Ege'yi bir yunan gölüne çevirme hayali ve bu kapsamda karasularını 12 NM'ye çıkararak halen 6 NM'lik karasuları ile oluşmuş statükoyu değiştirme ve FIR'ı bir egemenlik alanı gibi gösterme çabası bulunmaktadır. Yukarıda kısaca değinilen sorunlar kapsamında Türkiye'nin hem uluslararası uygulamalar açısından hem de uluslararası hukuk açısından iddialarının oldukça güçlü olduğu açıktır¹³⁶.

Yunanistan ise bütün ümidini kara sularına yönelik 12 mil iddiasına bağlamış durumda idi. Yunanistan'a göre, BMDHS'ne dayanarak kara sularını 12 mile çıkarma hakkı bu alandaki tüm tartışmaları ortadan kaldırmaktadır.

Ege sorunlarının, Türkiye ile Yunanistan arasındaki sorunlar olmaktan çıkarılarak, Türkiye ile AB arasındaki sorunlar haline getirilmesi Yunanistan'ın son dönemde bu sorunları kendi çıkarlarına uygun olarak çözmek için oluşturduğu yeni bir yöntemdir. Sorunları, kendisinin ve Kıbrıs Rum Yönetiminin tam üye olduğu, Türkiye'nin ise üyelik müzakerelerine devam ettiği AB'ye havale etmek suretiyle Türkiye'nin AB'ye tam üye olmasında bir ön koşul haline getirmektedir. Böylece hukuki olarak çok güçlü olmadığı sorunların çözümünü siyasi olarak arzu ettiği şekilde sonuçlandırmak istemektedir.

AB, BMDHS'ni 1998'de hazırladığı ortak bir deklarasyonla onaylamıştır. Böylece BMDHS AB müktesebatına dâhil olmuş ve üye ülkeler için olduğu

¹³⁵ Başeren, a.g.e., s.236

¹³⁶ Arı, a.g.m., s.64

kadar aday ülkeler için de bağlayıcı hale gelmiştir¹³⁷. Böylece Türkiye-AB ilişkilerinde müzakere konusu olma ihtimali olan bu argümanın Yunanistan tarafından Türkiye üzerinde bir baskı unsuru olması kaçınılmazdır¹³⁸.

Özellikle hava sahası ve hava taşımacılığı alanında son on yılda AB'nin Tek Avrupa Hava Sahası oluşturma ve bu kapsamda ilerde FIR'ların yerini almasına kesin gözüyle bakılan İşlevsel Hava Sahası Blokları (Functional Airspace Block-FAB) uygulamaları Yunanistan'a arzu ettiği imkanı sağlamış gözükmektedir. Şimdi tüm Avrupa hava sahasını birleştirme girişimi olan bu gelişmelere daha yakından bakalım.

¹³⁷ Bilindiği üzere Türkiye BMDHS'ni sözleşmenin üçüncü maddesi nedeniyle (karasularının 12 mil olarak belirlenebileceği) imzalamamıştır. Sözleşmeye göre BMDHS'ni bir bütün olarak kabul edip imzalamak gerekmektedir. Bir ya da birkaç maddeye çekince koymak mümkün değildir.

¹³⁸ M. Baykal, "Avrupa Birliği ve Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi", **Aleste Dergisi** , sayı 7-8, 2006, s.7

V. BÖLÜM

TEK AVRUPA HAVA SAHASI VE BLUE MED FAB

1. GİRİŞ

II.Dünya Savaşından ayakta kalarak en az hasarla çıkan ülke olarak ABD'nin elinde hatırı sayılır miktarda uçak bulunmakta idi. Ciddi bir havacılık endüstrisine sahipti ve o şartlar altında kendisi ile rekabet edebilecek bir başka ülkede de yoktu. Bu şartlar altında toplanan Şikago Konferansından arzu ettiği şekilde "havaların serbestliği" kararını çıkaramayan ABD, ülkelerin üzerinden sınırlama olmaksızın uçabilmek, gelişmiş havacılık endüstrisi sayesinde bu alandaki hakim rolünü devam ettirebilmek ve ticaretin önündeki tüm engelleri kaldırmak amacıyla bu sefer ülkelerle ikili anlaşmalar (bilateral agreements) yapma yolunu seçmiştir. Ancak ülkeler bu ikili anlaşmalarda hemen her zaman uluslar arası havacılık pazarının %60'ını elinde tutan ABD'ye karşı temkinli yaklaşmışlar, hava sahası kullanımı ve buna ilişkin serbestlikleri bir egemenlik unsuru olarak kabul etmişlerdir.

Yapılan anlaşmalarda üç husus konusunda taviz verilmediği görülmüştür. Bunlar; bir devletin kendi ülkesinde bir yerden başka bir yere yük ve yolcu taşıma serbestisi (kabotaj), diğeri yedinci hak da denilen kalkış ya da iniş meydanı kendi ülkesinde olmaksızın tamamen yabancı iki ülke arasında yük ve yolcu taşımak ve son husus da havayolu şirketlerinde yabancıların ortak olma yüzdesidir. Halen bu oran AB'de AB üyesi olmayan ülkeler için %49 iken ABD'de yabancıların bir havayolu şirketine ortak olma yüzdesi kanunen %25'dir¹³⁹.

ABD bu kapsamda ilk anlaşmasını İngiltere ile 1946 yılında yapmıştır (Bermuda Anlaşması)¹⁴⁰. Ancak ABD ile Hollanda havayolu şirketlerine birbirinin havacılık pazarını açan ilk anlaşma 1992 yılında imzalanmıştır. Bu anlaşma ile şirketler sınırlanmamış kapasite ve sıklıkla bilet ücretlerine mümkün olan en az

¹³⁹ R. Doganis, "The Airline Business in the Twenty-first Century", New York, **Routledge Taylor and Francis Group**, 2005.

¹⁴⁰ Günel, a.g.e., s.140

müdahale ile tüm hatlarda uçuş hakkı kazanmıştır¹⁴¹. Ancak benzer anlaşmalar kısa zaman sonra diğer Avrupa ülkeleri ile de imzalanmaya başlamış, böylece aslında bu anlaşmalar ABD'ne avantaj sağlamıştır. İdari yapısı nedeniyle diğer ülkeler ABD'de birkaç meydana uçabilirken, tüm Avrupa ülkeleri ile tek tek ikili anlaşmalar imzalayan ABD hemen hemen Avrupa'nın tamamına uçabilmektedir. Bu değerlendirmeyi AB'de yapmış olmalı ki Atlantığın diğer yakasındaki rakibinin bu pazarı tamamen ele geçirmesini engellemek için 1998 yılında AB 226 sayılı kararı ile ülkeler tarafından ABD ile bireysel olarak yapılan ikili anlaşmaların AB'nin rekabet gücünü azalttığını, AB tüzüklerine aykırı olduğunu ve askıya alınması gerektiğini belirtmiştir¹⁴². Bu tür bir anlaşmanın tüm üyelerin çıkarını koruyacak şekilde AB ile ABD arasında AB Komisyonu öncülüğünde yapılması uygun bulunmuş, ancak bu şekilde ABD lehine olan hususların düzeltilebileceği ve rekabetin hakça yapılabileceği sonucuna varılmıştır.

Havacılık pazarında ABD ile rekabet edebilmek için kendi havacılık endüstrisi ve düzenlemelerini gözden geçirmeye başlayan AB çarpıcı sonuçlar ulaşmıştır. Avrupa Birliği (AB)'ne üye ülkelerin başkanları Lizbon deklarasyonunda Avrupa Birliğinin 2010'lu yıllarda “ Daha iyi iş imkânı ve sosyal uyum ile sürdürülebilir kalkınma kapasitesine sahip Dünyadaki en rekabetçi ve dinamik bilgi temelli ekonomisi olmak” hedefini belirlemişlerdir.

Bu kapsamda AB, Ortak Pazar'ın oluşturulmasındaki temel düşünce olan mallar, hizmetler ve kişilerin serbest dolaşımının, ancak kara, hava ve denizyollarındaki yolcu ve araç taşımacılığının serbestliğiyle mümkün olabileceği düşüncesi ile ortak bir ulaştırma politikası oluşturma ihtiyacı hissetmiştir. Böylece, bir üye devlet toprağından çıkan ya da oraya giden ve bir veya birkaç üye devletin toprağından geçerek yapılan uluslararası taşıma işlemlerinde ortak kuralların yerleşmesini sağlamayı amaçlamıştır¹⁴³.

TAHS, Avrupa Hava Trafik Kontrol Sistemi mimarisinin gelecekteki emniyet ve kapasite sorunları ile baş edebilmesine yönelik reformları içeren, ilgili ülkelerin tutku derecesinde sarıldıkları bir girişimdir. Avrupa için “Tek Avrupa Hava

¹⁴¹ Günel, a.g.e., s.140

¹⁴² Doganis, a.g.e., s.46

¹⁴³ Özçelik, a.g.e., s.17

Sahası” fikri EUROCONTROL teşkilatının kuruluşu ile eşzamanlı olarak ortaya çıkmış olup, 1960 yılında Teşkilatı kuran ülkelerin temel amacı “bütünleşik tek bir hava sahası” oluşturmaktır. Teşkilat, Avrupa hava sahasının “emniyet düzeyinin korunması” temel prensibine uygun olarak üyesi olan ülkelerin hava sahasındaki talep-kapasite dengesinin sağlanabilmesi için ilgili taraflarla işbirliği ve ortak mutabakat çerçevesinde yürüttüğü projeler vasıtasıyla uluslararası havacılık camiasında önemli bir yer edinmiştir. Son yıllarda yapılan çalışmalar ile Avrupa Topluluğu tarafından desteklenen bu yaklaşımın hayata geçirilmesi için önemli aşamalar kaydedilmiştir¹⁴⁴.

2. TAHS NEDEN BİR İHTİYAÇ OLARAK ORTAYA ÇIKMIŞTIR?

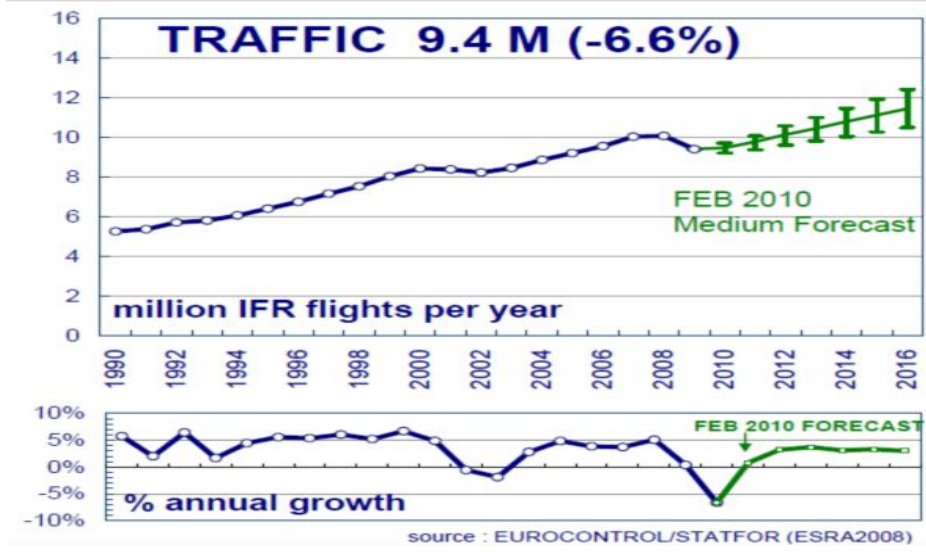
Son 20 yılda Topluluk içinde önemli oranda büyüme kaydeden hava taşımacılığı değerlendirildiğinde, Topluluk üyesi ülkelerin havaalanlarındaki trafiğin, 1970 yılına oranla beş katına çıktığı gözlemlenmektedir. EUROCONTROL istatistiklerine göre, Teşkilata üye ülkelerin hava sahaları esas alınarak yapılan değerlendirmede, 2005 yılında yaklaşık 8,5 milyon olan ve en yoğun günde 28.000 civarında gerçekleşen hava trafiği sayısının 2020’li yıllarda yüzde 65 oranında artarak 14 milyona ulaşması beklenmektedir. Söz konusu veriler ışığında, 1990 yılından beri hava sahası kapasitesinde yüzde 80 oranında artış kaydedildiği göze çarpmaktadır. Öngörülmekte olan bu trafik artışının havacılık emniyetini tehlikeye atacağı, uçuş gecikme ve iptal oranlarını artırabileceğinden kaygı duyulmaktadır¹⁴⁵. TAHS girişiminin söz konusu artış ve bu artışın getireceği sorunları büyük ölçüde çözeceği ümit edilmektedir.

Şekil 1 : Hava Trafikinde yıllara göre artış¹⁴⁶.

¹⁴⁴ DHMİ, “Tek Avrupa Seması (Single European Sky-SES)”, Basım Yeri Belirtilmemiş, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı Hava Trafik Müdürlüğü, 2006.

¹⁴⁵ European Commission Directorate-General for Energy and Transport, The Single European Sky, “Implementing political commitments”, http://www.stabilitypact.org/rt/SES_Brochure_Final-EN.pdf.

¹⁴⁶ EUROCONTROL Performance Review Report for 2009, Brüksel, 2010



Aşağıdaki tablodaki veriler incelendiğinde, ABD (10,4 milyon km²) ve Avrupa'nın (11,5 milyon km²) coğrafi büyüklüğünün birbirine yakın olduğu görülmektedir. Buna rağmen FAA %17 daha az Hava Trafik Kontrolörü ile %70 daha fazla IFR uçuşu ve bariz şekilde daha fazla VFR uçuşu kontrol etmektedir. ABD söz konusu trafiği 20 merkez ile sorunsuz yönetebilirken, AB 65 merkez ile çok daha az trafiği yönetmekte sıkıntılar yaşamaktadır. Ayrıca önümüzdeki yıllarda hava trafiğinin daha da artacağı düşünüldüğünde (EUROCONTROL 2020 yılında bugünkü kapasitenin ikiye katlanacağını öngörmektedir.) tedbir alınması kaçınılmaz hale gelmektedir.

Yakıt tüketimi dikkate alındığında yol boyu uçuşun etkinliğinin ABD'de daha iyi olduğu görülmektedir. Aşağıda detaylı olarak inceleneceği üzere Avrupa hava sahasının parçalanmışlığı uçuşun toplam etkinliğini ve verilen hizmetlerin kalitesini etkileyen en önemli faktördür. TAHS girişimi kapsamında oluşturulmaya çalışılan İşlevsel Hava Sahası Bloklarının söz konusu sorunların çözümüne yardımcı olması beklenmektedir.

Tablo 1 : ABD/Avrupa Temel Hava Trafik Yönetim Rakamları¹⁴⁷

Takvim Yılı 2008	Avrupa	ABD	Fark ABD- Avrupa
Coğrafi Büyüklük (milyon km ²)	11.5	10.4	-%10
Yolboyu ANSP sayısı	38	1	
Hava Trafik Kontrolörü	16800	14000	-%17
Toplam çalışan	56000	35000	-%40
Kontrollü (IFR) uçuş (Milyon)	10	17	+%70
Kontrol edilen uçuş saati (milyon)	14	25	+%80
Yoğunluk (km ² başına uçuş saati)	1.2	2.4	X2
Ortalama uçuş uzunluğu	541 NM	497 NM	-%8
Yolboyu merkez sayısı	65	20	-%70
Maksimum konfigürasyonlu yolboyu sektör sayısı	679	955	+%40
ATC hizmeti veren hava alanı sayısı	450	263	-%42
Kaynak	Eurocontrol	FAA	

EUROCONTROL tarafından “Hava Trafik Yönetimi”nden (Air Traffic Management-ATM) kaynaklanan gecikmelerin 2003 yılındaki maliyeti 800 milyon € olarak tespit edilmiştir. Tüm modernizasyon ve iyileştirme çabalarına rağmen Avrupa hava trafik yönetimi oldukça maliyetli bir sistem olarak yaşamaya devam etmekte; hava trafik akışında ulusal sınırlara bağımlı olması ve ülkelerin çalışma yöntemlerinin uyumsuzluğu nedeniyle kısıtlanmaktadır. Her ne kadar mevcut hava trafik yönetim sisteminin performansı Avrupa genelindeki hava trafik hizmet sağlayıcıları açısından kayda değer bir başarı olarak değerlendirilse de, trafikte yaşanacak olan artışın sistem üzerinde ciddi bir baskıya sebep olabileceği değerlendirilmektedir¹⁴⁸.

¹⁴⁷ US/Europe Comparison of ATM Related Operational Performance, Produced by PRC and the Air Traffic Organization Strategy and performance Business Unit, Eurocontrol, Belgium, 2009, s.1

¹⁴⁸ 54. European Commission Directorate-General for Energy and Transport, The Single European Sky.Implementing Political Commitments”, http://www.stabilitypact.org/rt/SES_Brochure_Final-EN.pdf.

11 Eylül sonrası yaşanan büyük çöküşe rağmen hava trafiği 1990'dan buyana her yıl %5 oranında artmaya devam etmiştir¹⁴⁹. Ancak bu durum beraberinde, mevcut sistem ve yapının öngörülen kapasite artışına cevap verip vermeyeceği sorusunu gündeme getirmektedir. Şu andaki sistemlerin, mevcut iyileştirme çabaları da göz önüne alındığında, yalnızca gelecek beş yıldaki artışla baş edebileceği değerlendirilmektedir. Böylesine ciddi bir sorunla, ancak alınacak radikal önlemlerle baş edilebileceği gerçeğinden hareketle daha önce bir rüya olan ve 1990 yılların sonuna kadar EUROCONTROL tarafından kısmen hayata geçirilebilen TAHS bu şartlar altında tekrar gündeme getirilmiştir.

ATM (Air Traffic Management) sisteminde yeterli gelişme kaydedilmeksizin kapasite artışı; daha önce söylendiği üzere ciddi sorunları beraberinde getirmekteydi. İstatistiklere bakıldığında özellikle uçuşlarda yaşanan gecikmelerde önemli bir yükseliş göze çarpmaktaydı. Örneğin 1999 yılında Avrupa'da gerçekleşen uçuşun %21'inde ortalama 25 dakika gecikme olmuştu. Bu da ağır mali yüklerle maruz kalan hava yolları şirketleri tarafından tepkiyle karşılanmaktaydı. Havayolları şirketleri için gecikmenin maliyeti yıllık 1,3 ile 1,9 milyar Avro¹⁵⁰ olarak hesaplanmıştır.

Elbette ki sadece maliyetler değil, havacılıkta en önemli unsur olan uçuş emniyetinin sağlanması da, bu projenin başlatılmasında ve devam ettirilmesinde önemli ve vazgeçilmez unsurlardan biri olmuştur. Yakın zamanda biri Ekim 2001'de Linate Havaalanında ve diğeri Temmuz 2002'de Constance Gölü üzerinde meydana gelen iki önemli hava trafik olayının ana sebebinin ATM sisteminin yetersizliği olduğu değerlendirilmiştir. Trafik sayısı her geçen gün artarken, ATM sisteminde gerekli iyileştirmelerin yapılmaması her geçen gün Avrupa'yı daha çok uçuş emniyetsizliği riski altında bırakmaktaydı.

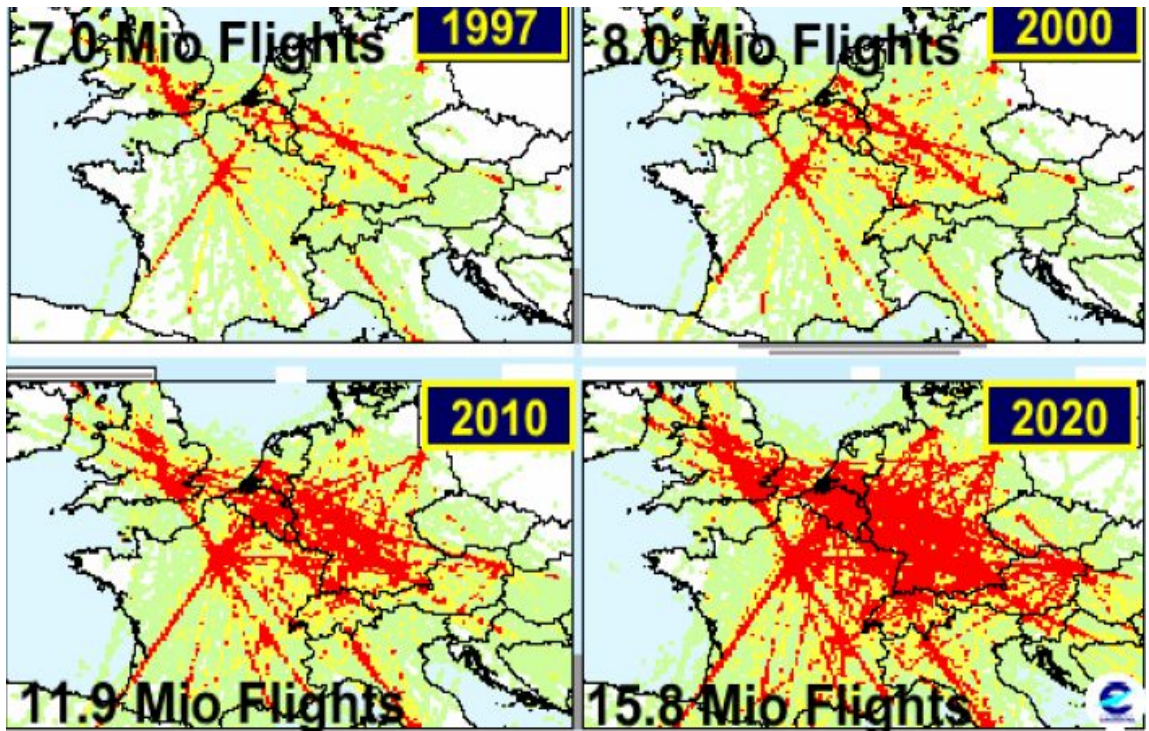
TAHS yaklaşımına AB ülkelerini iten diğeri bir unsur da mevcut hava sahasında 1997 sonrası ortaya çıkan ekonomik çatışmanın engellenmesiydi. 1997 sonrasında AB hava sahası, hava ulaştırma hizmetleri kapsamında gerek yolcu, gerek kargo taşımacılığında üyeleri için açık pazar haline gelmişti. Yani, AB üyesi ülkelerden herhangi birinden yetki almış kargo şirketi, prensip olarak, AB

¹⁴⁹ The Single European Sky Broşürü, "Broadening horizons for air Travel", Lüksemburg, 2002.

¹⁵⁰ IP/03/1702 nolu "One Single sky for the whole EU" konulu 10 Aralık 2003 tarihli AB'liği basın açıklaması.

içerisinde iki nokta arasında serbestçe uçuş icra edebilecekti. Bu durum, ücretlerde büyük düşüşler yaratırken aynı zamanda hava sahasında önemli yoğunluk ve hava yolu şirketlerinin sayısında artış meydana getirdi. Küçük şirketler birden büyüyerek pastadan daha fazla pay almaya başladı. Ancak, bu şirketler daha az yoğun küçük meydanlardan uçuş yapmayı seçmelerine rağmen (Slot kullanımı ve maliyetler nedeniyle isteseler bile büyük hava alanlarını kullanamıyorlardı), taşıma şirketleri tarafından kurulmuş ATC Hizmetini kullanmak ve bu hizmetler için büyük havayolu şirketleriyle aynı parayı ödemek zorunda kalıyordu. Kısaca ücretlendirme konusunda sorun vardı.

Şekil 2 : Yıllara Göre Hava Trafiğindeki Artış¹⁵¹



AB hava taşımacılığı konusunda açık pazar olmasına rağmen, ATC hizmeti trafik akış yoğunluğunu göz önüne almaksızın, ülke sınırlarını dikkate alan bir temele dayanmaktaydı. Bu da ATM sisteminin etkin olarak kullanılmasını engelliyordu. Örneğin Roma'dan Brüksel'e uçuş esnasında dokuz ayrı kontrol

¹⁵¹ Evaluation of Functional Airspace Block (FAB) initiatives and their contribution to performance Improvement, Performance Review Commission Report, Eurocontrol, Brüksel, 2008.

merkezî bulunmaktaydı. ABD benzer coğrafyayı 20 merkez ile yönetirken AB'de 65 merkez kullanılmaktaydı. Bu da elbette ki maliyetlere yansımaktaydı.

Dikkat çeken son bir nokta ise TAHS sayesinde çevreye verilen zararın azaltılmasının amaçlanmasıdır. Avrupa'da oluşan karbondioksit emisyonlarının yüzde 3,5'una havacılığın sebep olduğu hesaplanmıştır. TAHS düzenlemeleri sayesinde rotaların uyumlulaştırılması ile iki nokta arasının daha az yakıt tüketimi ile kat edilmesi öngörülmekte, bunun da çevreyi daha az kirleteceği ve daha etkin yakıt tüketimine sebep olacağı öngörülmektedir.

Sonuç olarak, gelecekte yaşanabilecek darboğazların önlenmesi için radikal bazı kararların alınmasına ihtiyaç duyulmuştur. Bu çerçevede EUROCONTROL tarafından "Tek Avrupa Hava Sahası" fikri ortaya atılmıştır. TAHS'ın yasal altyapısı ve temelleri 1999 yılı sonrasında oluşturulmuştur. Temel amacı, Avrupa hava sahasının artan hava trafiğine en emniyetli ve en az gecikmeyle hizmet verebilmektir. Bu düzenlemede milli hava sahası sınırlarına bağlı kalmaksızın hava trafik akışına uygun, trafik yoğunluğuna göre belirlenmiş ortak bir Avrupa hava sahası düzenlenmesi bir çözüm önerisi olarak sunulmuştur. Bu girişim, 1985 "Tek Avrupa Pazarı" ile yerdeki sınırları, 1990 "Ekonomi ve Para Birliği" ile ekonomik sınırları ortadan kaldıran Topluluk tarafından havadaki sınırların da ortadan kaldırılması yaklaşımını simgelemesi nedeniyle destek görmüştür¹⁵². AB'liğin TAHS girişimi, Avrupa Hava Sahasında daha akılcı organizasyona kavuşmaya, Avrupa için tek ve yüksek bir uçuş emniyeti standardı oluştururken aynı zamanda kapasiteyi artırmaya yönelik hayati bir proje olarak ele alındı. Böylece karar vericiler için bir çerçeve çizmek ve daha etkin, emniyetli ve ekonomik bir sisteme götürecek yol haritası ortaya koymak mümkün olmuştur.

TAHS girişimi, Avrupa çapında mevcut güvenlik standartlarını ve hava trafiğinin etkinliğini güçlendirerek, tüm hava sahası kullanıcılarının ihtiyaçların karşılayacak, kapasiteyi mümkün olan en üst seviyeye çıkartacak, Avrupa hava ulaşımını etkileyen mevcut sorunları çözerek, gelecekteki talepleri

¹⁵² DHMİ, a.g.e, s.1

karşılatabilecek nitelikte bir hava trafik yönetim sisteminin oluşturulmasına katkıda bulunacak bir uygulama olarak göze çarpmaktadır¹⁵³.

Mevcut durumda her ülke hükümler hava sahasının trafik kontrolünü FIR düzenlemeleri kapsamında ilgili kontrol ünitesi vasıtasıyla kendisi yapmakta, düzenlemeler ve kurallardaki farklılıklar trafik akışını ve düzenini etkilemekte, bir ülkeden diğerine geçerken uyumsuzluklar olabilmektedir. Söz konusu sıkıntılar temel olarak;

- “Avrupa Üst Uçuş Bilgi Bölgesi” (European Upper Information Region-EUIR) oluşturulması,
- Organizasyonların uyumlaştırılması, hizmetlerin her yerde aynı standartlarda yürütülmesi,
- Hava sahasının ulusal sınırlardan bağımsız olarak “Fonksiyonel Hava Sahası Blokları” (FABs) şeklinde yeniden organize edilmesi,
- Hava sahasının esnek kullanımı ile çözülmek istenmektedir¹⁵⁴.

3. TAHS GİRİŞİMİNİN AMAÇLARI

Temel amaç, uçuş emniyetinin en yüksek seviyede sağlanarak, uçuşların sınırların ortadan kalktığı “Tek Avrupa Hava sahasında” yapılmasının sağlanmasıdır. Başlangıçta bu düzenleme sadece üst hava sahasına ilişkin olarak düşünülmüşse de SESII ile sonradan alt hava sahası da buna dâhil edilmiştir. TAHS girişimi, gecikmelerin azaltılarak ve hava taşımacılığının büyümesine katkıda bulunularak, Avrupa hava sahasının en uygun şekilde kullanılmasına hizmet edecek bir araç olarak tasarlanmıştır. Bu kapsamda özetle şu hedeflere ulaşılmak istenmiştir:

- Kapasitesinin artırılması: Hava trafik oranının yılda %5 artacağı öngörüldüğünden mevcut kapasitenin artırılmasını gerektirecektir.
- Emniyetin artırılması: Hava trafiğinin uluslararası niteliği gereği bir ülkeye ait uçak başka ülkelerin hava sahasına sıklıkla girmektedir. Dolayısıyla uçuş

¹⁵³ Özçelik, a.g.e., s.14

¹⁵⁴ 549/2004 sayılı Çerçeve Tüzükte FAB, mevcut sınırlara bağlı kalmaksızın daha birleşik bir hava sahası yönetimi sağlama ihtiyacını yansıtan, temelde operasyonel gereklilikleri esas alan bir hava sahası bloğu şeklinde tanımlanmıştır.

emniyeti açısından uçaklarda bulunan aletlerin ve uygulanan kuralların standart hale getirilmesi gerekmekte, kullanılan sistemler ve uygulanan kuralların tüm ülkelerde uyumlulaştırılması gerekmektedir.

- Parçalanmışlığın azaltılması: Günümüzde her üye ülke kendi toprakları üstündeki hava sahasını istediği şekilde düzenleyebilmektedir. Kurallarda, düzenlemelerde ve trafik akışında yaşanmakta olan farklılıklar ve hava trafik yönetimine yönelik ulusal yaklaşımlardaki ayrılıklar, hava trafiğini olumsuz etkilemektedir.

- Hava trafik kontrolünün düzenlenmesinde ve kural ortaya koymada sivil ve askeri unsurlar arasında işbirliğinin sağlanarak, bu yaklaşımın Topluluk üyesi ülkelerin sivil ve askeri temsilcilerinden oluşan, EUROCONTROL ve diğer Avrupa ülkelerinin de katıldığı Tek Hava Sahası Komitesi (SSC) tarafından desteklenmesi planlanmaktadır.

- Yeni teknolojilerin ortaya çıkmasının teşviki: Daha iyi performans vaat eden yeni cihaz/aletlerin ortaya konabilmesi amacıyla, hava trafik kontrol hizmetleri, cihaz/alet üreticileri, havayolları ve kontrolörlerin arasında işbirliğinin teşvik edilerek, izlenecek yol haritası üzerinde mutabakata varılarak, havacılık endüstrisinin desteğinin sağlanması,

- Avrupa Topluluğu ile EUROCONTROL arasında işbirliğinin tesis edilmesi,

- Avrupa hava sahasının tüm Avrupa ülkelerini kapsayacak şekilde genişletilmesinin sağlanması,

- Ülkelerarası eşgüdümün artırılması,

- Sistemlerin "birlikte çalışabilirliğinin" sağlanması,

- Topluluk ile Topluluk üyesi olmayan ülkeler arasında yapılacak havacılık anlaşmaları vasıtasıyla bir "Tüm Avrupa" yaklaşımının benimsenmesi,

- Küresel anlamda, ICAO ve havacılık alanında faaliyet gösteren diğer unsurlarla işbirliğinin sağlanması,

- Avrupa hava ulaşım ağının uzun vadede ihtiyaçları karşılayabilecek düzeye ulaştırılması,

- Kullanıcı ücretlendirme mekanizması vasıtasıyla ortak ilerlemelere parasal kaynak bulunması,

- Uzun dönemdeki finansal ihtiyaçlar konusunda çalışmalar yapılması, hususları temel amaçlar olarak ortaya çıkmaktadır¹⁵⁵.

4. TAHS BAŞLANGICI:

AB Komisyonu, üye ülkelerin askeri ve sivil otoritelerinin katılımı ile 2000 yılında bir Üst Düzey Çalışma Grubu (High Level Group-HLG) oluşturdu. EUROCONTROL da bu çalışma grubuna teknik uzman olarak katıldı. Komisyon bu gruba sosyal ortakları, ilgili endüstriyel aktörleri (Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcıları (Air Navigation Service Provider-ANSP), Hava Yolları Şirketleri ve teknik donanım üreticileri) ve havayolu yolcu kuruluşlarını da kattı¹⁵⁶. Müteakiben, HLG Grup çalışmasını temel alarak, TAHS konusunda parlamentoya çağrıda bulundu¹⁵⁷. 18 Aralık 2000 tarihinde söz konusu grup çalışmasını tamamlayarak raporunu AB komisyonuna sunduğunu basın duyurusu ile açıkladı¹⁵⁸. Anılan raporda, çalışmaların 2005 yılı itibari ile bitirilmesi vurgulanarak şunların altı çizildi¹⁵⁹:

-Hava Sahasının ortak bir kaynak olduğu teyit edilerek, üst uçuş seviyelerinden başlamak üzere, tek bir hava sahası (daha sonra alt seviyeler de buna dahil edilecektir),

-Hava sahasının müşterek yönetimi,

-Kuvvetli ve bağımsız bir kural koyucu,

-Ulusal güvenlik ve savunma gereksinimlerine saygı,

-Hava Sahasının Esnek Kullanımı (Flexible Use Of Airspace-FUA)

-Kademeli olarak sivil ve askerî hava sahası yönetiminin entegrasyonu,

-AB ile EUROCONTROL arasında sinerji yaratılması,

-Avrupa ATM sisteminin iyileştirilmesi için bütüncül yaklaşım ve modern teknolojiye başlangıç,

¹⁵⁵ Özçelik, a.g.e., s.40

¹⁵⁶ The creation of the Single European Sky, document COM(1999) 614 of December 1999

¹⁵⁷ 549/2004 framework regulation OJ L 96/1

¹⁵⁸ IP/00/1481 no'lu "A decisive new step towards a single European sky: The report of the High Level Group on Air Traffic Reform" başlıklı basın duyurusu, Brussels, 18 Aralık 2000

¹⁵⁹ 10 Kasım 2001 tarihli Single European Sky, Report of HLG

-Avrupa için uçuş emniyetine yönelik Avrupa yüksek standartlarının ve sistem performansının oluşturulması,

-ATC sektöründe insan kaynakları politikasının daha iyi koordinasyonu,

-AB antlaşmasına uyum sağlanması,

Bu faaliyetleri genel bir çerçevede toplayabilmek için EUROCONTROL Teşkilatı ile Avrupa Komisyonu arasında 22 Aralık 2003 tarihinde bir İşbirliği Zaptı (Memorandum of Cooperation - MoC) imzalanmıştır. Söz konusu anlaşmaya göre Avrupa Komisyonu ile Teşkilat arasında;

- TAHS'ın uygulanması,

- Araştırma ve geliştirme,

- Galileo¹⁶⁰ projesini de içeren uyduya dayalı küresel seyrüsefer sistemleri,

- Hava trafiği ile çevresel konularda veri toplama ve analizi,

- Havacılık alanında uluslararası işbirliği, konularında birlikte çalışmak ve işbirliğini arttırmak amaçlanmıştır¹⁶¹.

Bu çalışmalardan sonra 2001 yılının sonunda konunun hukuki altyapısını oluşturacak mevzuat paketleri AB'liğinde masaya yatırıldı. Avrupa parlamentosu ile AB üyesi ülkeler, Aralık 2003 yılında söz konusu yasa tasarısı üzerinde anlaşmaya vardı. Her biri kendi alanında TAHS girişimine katkı sağlayacak 4 adet tüzükten oluşan 1'inci mevzuat paketi 20 Nisan 2004 tarihinde kabul edildi¹⁶²: Bu tüzükler;

- 549/2004 Çerçeve Tüzük (The Framework Regulation)
- 550/2004 Hizmet Sağlama Tüzüğü, (The Service Provision Regulation)
- 551/2004 Hava Sahası Tüzüğü, (The Airspace Regulation)
- 552/2004 Karşılıklı Çalışabilirlik Tüzüğü, (The Interoperability Regulation)

Daha sonraki yıllarda Bunlara ek olarak FAB'lar ile doğrudan ya da dolaylı olarak ilgili olan aşağıdaki iki tüzük de bunlara eklenmiştir;

¹⁶⁰ Gelecekte havacılıkta kullanılacak seyrüsefer sistemleri büyük oranda uydulara bağımlı olacaktır. Galileo projesi ABD'nin halen kullanılmakta olan GPS projesinin Avrupa tarafından gerçekleştirilmek istenen versiyonudur. GPS sisteminde uyduların tüm kontrolü ABD'nin elinde olduğundan Avrupa bunu bir tehdit olarak algılamış ve kendi sistemini kurmak istemiştir. Aynı sebeple Rusya'da kendi sistemi olan GLONAST sistemini kurma çalışmalarını başlatmıştır.

¹⁶¹ Bu bölümün hazırlanmasında Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün "Tek Avrupa Hava Sahası Uygulamasına Yönelik Zorunluluklar" isimli Taslak Raporundan yararlanılmıştır.

¹⁶² Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004, pp.1-42

- Hava sahasının esnek kullanımına ilişkin ortak kuralları belirleyen 2150/2005 sayılı tüzük,
- Seyrüsefer hizmetlerine ilişkin ortak tarife cetvelini belirleyen 1794/2006 sayılı tüzük.

Tablo 2 : Tek Hava Sahası Tüzükleri Özeti¹⁶³

Çerçeve Tüzük (594/2004)		
Hizmet Sağlama Tüzüğü (550/2004)	Hava Sahası Tüzüğü (551/2004)	Karşılıklı Çalışabilirlik Tüzüğü (552/2004)
IR FUA (2150/2005)		

5. TÜZÜKLERİN İNCELENMESİ

Burada önemlerine binaen sadece ilk dört tüzük kısaca incelenecektir.

5.1. 549/2004 Çerçeve Tüzük (The Framework Regulation)

Söz konusu tüzük 14 madde ve üye devletlerin askerî otoritelerince hazırlanan bir bildirden (Statement) oluşmaktadır. TAHS'a ilişkin yapılacak düzenlemelerin, AB ve AB üyesi Devletlerin EUROCONTROL üyeliklerinden kaynaklanan yükümlülüklerine ve 1944 Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi prensiplerine uygun olacağı¹⁶⁴, 1944 Şikago Sözleşmesinden kaynaklanan hak ve yükümlülüklerin etkilenmeyeceği¹⁶⁵ açıkça ifade edilmiştir. Askerî çekinceleri ortadan kaldırmak için; mevzuatın sadece genel hava trafiğine uygulanacağı, askerî eğitimin içeriğine, kapsamına veya yürütülmesine ilişkin kararların söz konusu girişimin kapsamında olmadığı¹⁶⁶, hususuna yer

¹⁶³ Performance Review Commission, "Evaluation of FAB Initiatives and their contribution to Performance Improvement" konulu raporu, Brüksel, 2008.

¹⁶⁴ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S 1 fıkra (4) ve S 3 madde 1 "Amaç ve Kapsam" fıkra 2

¹⁶⁵ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 3 madde 1 "Amaç ve Kapsam" fıkra 3

¹⁶⁶ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S 1 fıkra (5)

verilmiştir. Ayrıca TAHS'ın temelini oluşturması beklenen FUA'nın, ulusal askerî ihtiyaçları dikkate alacağı belirtilmiş, tüm hava sahası kullanıcıları tarafından hiçbir sınırlama olmaksızın uygulanması teminat altına almıştır. TAHS girişiminin üçüncü ülkelere genişletilebilmesinin mümkün olduğu ifade edilerek, bu entegrasyonun ancak imzalanacak anlaşmalar yoluyla veya EUROCONTROL çerçevesinde olabileceği¹⁶⁷ belirtmiştir.

Bütüncül bir Avrupa Hava Sahası oluşturma hedefinin, üye devletlerce münferiden gerçekleştirilemeyeceği öngörülmüştür. AB Anlaşmasının 5 nci maddesinde yer alan; yetki devrî (principle of subsidiarity) ve orantılılık ilkeleri (principle of proportionality) göz önüne alınarak gerekli düzenlemelerin AB düzeyinde yapılacağı¹⁶⁸ belirtilmiş ve TAHS girişiminin AB komisyonu marifetiyle yürütülmesinin önünü açmıştır.

Anılan çerçeve tüzük bir takım mekanizmaların kurulmasını da öngörmüştür. Bunlar;

a. AB seviyesinde özerk ve kural koyucu bir hava sahası yönetim organizasyonu (Avrupa Havacılık Emniyet Ajansı-Eurpoen Aviation Security Agency-EASA),

b. Hava seyrüsefer hizmet sağlayıcısından (Türkiye için karşılığı Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürlüğü) farklı, en azından işlevsel manada bağımsız bir "Ulusal Gözetim Otoritesi - National Supervisory Authorities (NSA)"¹⁶⁹,

c. TAHS kapsamında gerekli düzenlemeleri yapacak, her üye devletin iki uzmanın katılımı ile oluşturulacak ve "Single European Sky Committee" adını alacak bir komite ile¹⁷⁰,

ç. EUROCONTROL'ün sorumluluk alanına girmemek kaydıyla, AB Komisyonu marifetiyle, hava seyrüsefer hizmetleri sağlayan kurumlardan, hava sahası kullanıcılarından, havalimanlarından, havacılık imalât sanayiinden ve

¹⁶⁷ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S. 6 madde 7 "Relations with European Third Countries"

¹⁶⁸ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S.3 fıkra (24)

¹⁶⁹ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 3 madde 2 "National Supervisory Authorities "

¹⁷⁰ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S.6 madde 4 "Committee Procedure".

personel temsilcileri meslek kuruluşlarından oluşan bir “Sektörle İstişare Organı”dır¹⁷¹.

Söz konusu girişimin omurgasını “ Hava Sahasının Esnek Kullanımı-Flexible Use Of Airspace (FUA) ve İşlevsel Hava Sahası Blokları-Functional Airspace Block-(FAB)”¹⁷² oluşturacaktır. Bu bağlamda kısaca AB’nin yapmak istediği; önce çok bölünmüşlüğü tek bir parça haline getirmek (Avrupa FIR), bu bütünü daha işlevsel, maliyet etkinlik açısından daha yönetilebilir parçalara ayırmak (FAB) olarak tanımlanabilir. Elbette ki söz konusu organizasyonu; tüm hava sahası kullanıcılarına hizmet edecek, kapasite artışını mümkün kılacak ve kıt kaynak olan hava sahasının etkin ekonomik ve emniyetli hale getirilecek bir konsepte (FUA) dayandırmayı da unutmamak gerekir.

Söz konusu Çerçeve tüzük; AB’nin EUROCONTROL ile ilişkilerine de hukuki zemin sağlamıştır. Bu çerçevede muhteviyatında; uzmanlık bilgisinden yararlanma adına, EUROCONTROL ile en yüksek düzeyde işbirliğine olan ihtiyaca vurgu yapmış, Pan-Avrupa hayaline yolculukta, AB’nin bizatihi kendisinin EUROCONTROL üyeliğinin önü açılmıştır¹⁷³. Hava seyrüsefer performansının incelenmesini ve değerlendirilmesini EUROCONTROL’ün deneyimlerinden yararlanarak yapılması¹⁷⁴ hususuna tüzükte yer verilmesi ise AB-EUROCONTROL ilişkilerini bir başka boyuta taşımıştır.

Yine EUROCONTROL ile ilişkiler başlığı altında ele alınabilecek olan diğer bir husus ise; tüzükler çerçevesinde oluşturulacak uygulama kurallarının (mandate) ve tüzüklerin hazırlanması yetkisine sahip Komisyonun bu yetkisini, EUROCONTROL marifetiyle yürütecek olması sayılabilir. Her ne kadar, söz konusu tüzükler EUROCONTROL tarafından hazırlansa da, doğal olarak son karar mercii yine AB’dir ve ancak anılan tüzük, AB Resmî Gazetesinde yayımlanması ile yürürlüğe sokulabilir. Bununla beraber, tevdi edilen görev EUROCONTROL tarafından kabul edilmez ya da EUROCONTROL tarafından

¹⁷¹ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S. 6 madde 5 “Industry Consultation Body”

¹⁷² Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 3 madde 2 “Tanımlar” fıkra 22 ve 25.

¹⁷³ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S. 2(12)-(15).

¹⁷⁴ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S. 7 madde 11.

yürütülen çalışma komisyon tarafından yeterli görülmez ise; Komisyon kural geliştirme ve koyma adına gereken önlemleri alabilecektir¹⁷⁵.

5.2. 550/2004 Hizmet Sağlama Tüzüğü, (The Service Provison Ragulation)

19 madde ve iki ek'ten oluşan söz konusu tüzük; organizasyon bazında NSA ile ANSP'lere bir disiplin getirmeye çalışmıştır. Diğer tüzüklerde olduğu üzere bu tüzüğün kapsamı da; sadece genel hava trafiği (General Air Traffic-GAT) olarak belirlenmiştir¹⁷⁶. Verilecek hizmetlerin etkin, emniyetli ve ekonomik olmasının garanti altına alınması ve topluluk düzeyinde yüksek bir standardın oluşturulması hedeflenmiştir¹⁷⁷.

Bu kapsamda; çerçeve tüzükte oluşturulması öngörülen NSA'nın görevleri;

- Hava Seyrüseferi Hizmet Sağlayıcıların etkin ve emniyetli operasyon yapmaları için tüzüğün uygulanmasına nezaret etmek,
- Tüzüğün gerekliliklerine uyumu teyit etmek için denetleme ve araştırmalar yapmak,
- FAB'lara yönelik olarak, hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanması için anlaşma akdetmek, bunun sonucunda anılan FAB içinde hizmet sağlamaktan sorumlu kendi ANSP'sinin gözetimini yapmak,
- Herhangi bir üye devlet tarafından verilmiş geçerli bir sertifikaya sahip olup aynı zamanda başka bir üye devlet sorumluluğu altındaki hava sahasında hava seyrüsefer hizmetleri sağlayan kurumların gözetimlerinin gereğince yapılabilmesi amacıyla diğer üye devletlerin NSA'leri ile yakın işbirliğinde bulunabilmek için uygun düzenlemeler yapmak olarak belirlenmiştir¹⁷⁸.

Denetim söz konusu operasyonların aynı standartta, etkin, emniyetli ve ekonomik yapılması açısından büyük önem arz etmektedir. Bu açıdan tüzükte NSA yetkisinde bulunan denetleme ve araştırmaların tamamını veya bir kısmını herkes tarafından kabul edilmiş/tanınmış bir kuruma yaptırabileceği, ancak bu

¹⁷⁵ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S. 7 madde 8.

¹⁷⁶ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S. 12 madde 1 "Kapsam ve Amaç" fıkra 2.

¹⁷⁷ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S. 12 madde 1 "Kapsam ve Amaç" fıkra 1.

¹⁷⁸ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S. 12 madde 1 "Millî Gözetim Makamları Görevleri".

yetki devrinin 3'er yıllık periyotları aşmayacağını hükme bağlamıştır¹⁷⁹. Ayrıca standardı sağlamak adına komisyon tarafından yapılacak önerinin Parlamento ve Konsey tarafından onanmasından sonra, hava trafik kontrolörlerinin AB Sertifikası ile lisanslandırılması öngörülmektedir¹⁸⁰.

Hava Seyrüsefer Hizmetlerinin sağlanması ve bu hizmetleri sağlayacak ANSP'ler konusunda ilk önce, AB standardını temsil edilecek "Ortak Şartlar-Common Requirement (CR)":

- a. Teknik ve operasyonel yeterlilik ve uygunluk,
- b. Kalite yönetimi ve güvenlik için sistemler ve süreçler,
- c. Raporlama sistemleri,
- ç. Hizmet kalitesi,
- d. Malî güç,
- e. Sorumluluk ve sigorta kapsamı,
- f. Çıkar çatışmalarının önlenmesi de dâhil olmak üzere, mülkiyet ve kurumsal yapı,
- g. Personele ilişkin uygun planlar da dâhil olmak üzere insan kaynakları,
- ğ. Güvenlik (security) olarak belirlenmiştir¹⁸¹.

Devamında, yukarıda arz edilen ortak şartlar çerçevesinde, AB içerisinde verilen tüm hava seyrüsefer hizmetleri sertifikaya bağlanmış, sertifikaya ilişkin başvurunun, başvuru sahibinin bulunduğu veya ofisinin kayıtlı olduğu üye devletin NSA'sı tarafından yapılacağı hüküm altına alınmıştır¹⁸².

Üye devletler, sınırları belirli hava sahasında hava trafik hizmetlerini yerine getirme sorumluluklarını, AB çapında sertifikası olan, hava trafik hizmetleri sağlayan bir kurum belirleyeceklerdir. Burada FAB içinde verilecek olan hava seyrüsefer hizmetinin AB sertifikasına sahip, FAB'a dâhil herhangi bir üye ülkeye kayıtlı ANSP olabileceğini söylemek yanlış olmayacaktır. Ancak söz

¹⁷⁹ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S. 12 madde 3 "Tanınmış Kuruluşlar"

¹⁸⁰ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S. 13 madde 5 "Kontrolörlere Lisans Verilmesi"

¹⁸¹ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S. 13 Bölüm II madde 6 "Ortak Şartlar"

¹⁸² Sertifikasyona ilişkin daha fazla bilgi için bkz.Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S. 13 Bölüm II madde 7 "Hava Seyrüsefer Hizmetleri Sağlayan Kurumlara Sertifika Verilmesi".

konusu hava seyrüsefer hizmetlerinin kime delege edileceği hususu, sahanın işlerlik kazanmasından bir ay önce açıklanması şartına bağlanmıştır¹⁸³.

Ayrıca, hava seyrüsefer hizmet sağlayıcılarının birbirlerinin hizmetlerinden faydalanacakları vurgulanarak aralarındaki işbirliğinin geliştirilmesine ve yeknesak bir hava trafik alt yapısının oluşturulmaya çalışıldığı söylenebilir. Ancak elbette ki aralarındaki ilişkinin bir hukuki zemine oturtulması gerekmektedir¹⁸⁴.

Bununla beraber diğer önemli hava sahası kullanıcıları olan askerî makamlarla ilişkiler unutulmuş değildir. Söz konusu hava sahasının kullanımına daha doğrusu yönetimine ilişkin sivil-asker bir hukuki zeminin oluşturulması üye devletlerin sorumluluğu olarak tüzüğe girmiştir¹⁸⁵.

Madde 12 hesapların yıllık olarak komisyon tarafından belirlenecek uluslararası standartlarda denetlenmesi için şeffaflığa, madde 13 ise Hava Trafik hizmetleri konusunda gerekli olan bilgi paylaşımına atıfta bulunmaktadır. Madde 14 -15-16'dan oluşan üçüncü bölüm ise Hava Seyrüsefer Hizmetleri Karşılığı alınacak Ücretlere İlişkin Politikaya ayrılmıştır. Düzenlemelerin Şikago Konvansiyonunun 15nci maddesine ve EUROCONTROL'un yol ücret politikasına uygun olacağı ifade edilmiştir. Bu bölümde söz konusu ücretler hususunda, devlet uçaklarına muafiyet sağlanabileceği hükmü de yer almıştır¹⁸⁶.

5.3. 551/2004 Hava Sahası Tüzüğü, (The Airspace Regulation)

“Hava Sahası Tüzüğü”nün amacı, ortak ulaştırma politikası çerçevesinde daha “birleşik” bir hava sahası fikrini desteklemek, etkin ve emniyetli hava trafik yönetimi sağlanabilmesi için ortak tasarım, planlama ve yönetim usullerini

¹⁸³ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S. 14 Bölüm II madde 8 “Hava Trafik Hizmet Sağlayıcısının Belirlenmesi” fıkra 4.

¹⁸⁴ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S. 14 Bölüm II madde 10 “Hizmet Sağlayıcılar Arasında İlişkiler”.

¹⁸⁵ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S. 14 Bölüm II madde 11 “Askerî Makamlarla İlişkiler”.

¹⁸⁶ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S. 16 Bölüm III madde 15 Fıkra 3 , c bendi.

belirleyerek, hava sahasında yaşanmakta olan “parçalanmayı” ortadan kaldırmaktır¹⁸⁷.

Şekil itibari ile bir önsöz, 4 bölüm ve 11 maddeden oluşan söz konusu tüzükte göze çarpan hususlara kısaca değinmeğe, öncelikle önsöz kısmından başlamak büyük resmî görmeye ve nasıl bir hava sahası hedeflendiğini anlamaya fayda sağlayacaktır. Önsözde:

- Üye devletlerin konuya ilişkin hukuki haklarının Şikago Konvansiyonu Madde 1’de yer alan egemenlik (hâkimiyet)¹⁸⁸ ten aldıkları ifade edilmiş,

- Her kullanıcı için ortak ve kısıtlı bir kaynak olan hava sahasının, etkin kullanım için FUA (Flexible Use of Airspace- Hava Sahasının Esnek Kullanımı) konseptine dayandırılması gerektiği belirtilmiş, FUA konseptinin uygulanmasında ise üye devletlerin, komşu üye devletlerle işbirliği içinde olmaya gayret etmelerine vurgu yapılmış,

- Belirlenecek yol (route) ve sektörlerin tüm Avrupa için bütüncül bir yapıda olması (EATMN) ve bir Ortak Avrupa Üst Uçuş Bilgi Bölgesi (European Upper Information Region-EUIR) ihdas edilmesi öngörülmüş,

- Hava sahasının işlevsel olarak (FAB) yeniden organize edilmesi, EUIR için yeni bir Havacılık Bilgi Yayını (AIP) oluşturulması ve hava sahasının sınıflandırılmasında bir uyum aranması altı çizilen hususlar olmuştur¹⁸⁹.

Tüzüğün devamında, TAHS’ın uygulama alanı, ICAO-EUR-AFI hava sahası içinde kalan üye ülkelerin kendi sorumluluklarına bırakılmış ve hava trafik hizmetleri vermekten yükümlü oldukları hava sahası olarak tanımlanmıştır. Ancak ICAO’nun diğer bölgelerinde yer alan hava sahasında da uygulanabileceği belirtilmiştir¹⁹⁰. Üye devletlerin sorumluluğundaki hava sahasını kapsayacak şekilde tasarlanacak olan ve üçüncü Avrupa ülkeleri hava sahasını da içerebilecek olan EUIR’in alt irtifasının FL 285 olacağı (işlevsel açıdan daha alt irtifalara indirilmesi üye devletlerin karşılıklı anlaşma ile kararlaştırılabilmesi saklı kalmak kaydıyla) ve ICAO’ya onaylatılmasının

¹⁸⁷ DHMİ, a.g.e., s.5

¹⁸⁸ 1944 Şikago Sivil Havacılık Sözleşmesi (“Şikago Konvansiyonu”), Madde1 “Akid Devletler, devletlerin ülkeleri üstündeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır hakimiyeti haiz olduklarını kabul ederler.”

¹⁸⁹ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S. 20-21 Önsöz

¹⁹⁰ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S. 21 Bölüm 1 madde 1 Fıkra 3

amaçlandığı ifade edilmiştir.¹⁹¹ Ayrıca EUROCONTROL ile iş birliği içinde ve ICAO gerekliliklerini dikkate alarak EUIR için tek bir AIP'nin yayımlanacağı da belirtilmiştir¹⁹².

Hava sahası sınıflandırmasında; EUROCONTROL'ün ECAC üyeleri için tanımlamış ve ICAO standartlarına uyan esasların dikkate alınacağı işaret edilmiştir¹⁹³. TAHS kapsamında hava trafik yönetim ağı kapasite ve etkinliğinin maksimize edilmesi ve emniyetin korunması esas alınarak EUIR'ın İşlevsel Hava Sahası Blokları (FAB) halinde yeniden şekillendirilmesi öngörülmüştür¹⁹⁴. Söz konusu FAB'ların özellikle;

- a. Bir güvenlik analizi (safety case) ile desteklenmiş olması,
- b. Hava trafik akışlarını dikkate alarak, hava sahasının optimum kullanımına imkân vermesi,
- c. Teknik kaynakların ve insan kaynaklarının optimum kullanımı dahil, mâliyet/etkinlik analizi bazında, elde edilen toplam katma değerle gerekçelendirilmesi;
- ç. Hava trafik kontrol sorumluluğunun, bir hava trafik hizmet biriminden diğerine esnek ve akıcı bir şekilde devredilmesini sağlaması,
- d. Alt ve üst hava sahası yapılandırmaları arasında uyumun sağlanmış olması,
- e. ICAO bünyesinde akdedilmiş bölgesel anlaşmalardan kaynaklanan şartlara uyması;
- f. İşbu Tüzüğün yürürlüğe girdiği tarihte, özellikle üçüncü Avrupa ülkeleriyle mevcut olan bölgesel anlaşmalara uyması gerektiği dikte edilmiştir¹⁹⁵.

FAB'ların; ya FAB'a dâhil tüm üye devletler arasında karşılıklı mutabakata işaret eden ve FAB'ın tadiline, FAB'tan çekilmesine ilişkin hükümler ile geçiş dönemi rejimlerini ihtiva eden bir anlaşma ile veya söz konusu FAB'ın bir üye devlet tarafından oluşturulması durumunda ise; bu devletin bildiri üzerine oluşturulacağı hüküm altına alınmıştır. Ancak burada FAB'a yönelik alınacak

¹⁹¹ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S. 21 Bölüm II madde 2

¹⁹² Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S. 21 Bölüm II madde 3 fıkra 5

¹⁹³ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S. 21 Bölüm II madde 4

¹⁹⁴ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S. 21 Bölüm II madde 5 fıkra 1

¹⁹⁵ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S. 21 Bölüm II madde 5 fıkra 2

kararlarda üye devlet(ler)in, Komisyona ve diğer üye devletler dâhil, ilgili taraflara danıştıktan sonra karar alacakları da ifade edilmiştir¹⁹⁶.

Söz konusu tüzük'te hava sahası ve hava trafiği yönetimini kolaylaştırmak üzere ICAO tarafından tanımlanan ve EUROCONTROL tarafından geliştirilen FUA konseptinin, ortak ulaştırma politikası çerçevesinde, askerî ihtiyaçlar da dikkate alarak, TAHS'nda yeknesak olarak uygulanmasından üye devletlerin sorumlu olduğu belirtilmiştir¹⁹⁷.

5.4. 552/2004 Birlikte İşlerlik Tüzüğü, (The Interoperability Regulation)

Birlikte İşlerlik Tüzüğü ile, Avrupa Hava Trafik Yönetim Ağı (EATMN) içerisinde yer alan farklı sistemler, unsurlar ve ilgili usullerin uluslararası kurallar göz ardı edilmeden "birlikte işlerliği"ni garantilemek için ortak koşullar tanımlanmakta olup; Tüzük altında yer alacak "birlikte işlerlik" talimatlarına ait uygulama kurallarının içeriklerinin ve yapılarının nasıl olacağı tarif edilmektedir¹⁹⁸.

Şekil itibarıyla bir önsöz, 4 bölüm 12 madde ve 3 Ek'ten oluşmaktadır. Söz konusu tüzük; AB içinde kullanılan Avrupa Hava Trafik Yönetim Ağı (EATMN), sistem bileşenleri ve ilgili usuller arasında birlikte işlerlik için ortak koşulları oluşturmayı, uyumlu bir sertifikasyon sistemi kurmayı, kısaca Avrupa hava trafik ağının birlikte işlerliliğinin sağlanması doğrultusunda gerekli tedbirler almayı hedeflemektedir. Ayrıca, sistemin tedariki, devamlılığı ve operasyonel eşgüdümün geliştirilmesi açısından bütünleşmenin topluluk düzeyinde geliştirilmesinin daha verimli ve daha düşük maliyetle sonuç vereceğine işaret ederek AB merkezli bir yapının öngörüldüğü ifade edilmiştir¹⁹⁹. Avrupa hava trafik yönetim ağı (European Air Traffic Management Network-EATMN) konusu içinde değerlendirilecek olan hava seyrüsefer hizmetleri ise;

- a. Hava sahası yönetimi,
- b. Hava trafik akışının yönetimi,
- c. Hava trafik hizmetleri,

¹⁹⁶ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S. 22-22 Bölüm II madde 5

¹⁹⁷ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S. 23 Bölüm III madde 7

¹⁹⁸ DHMİ, a.g.e., s.6

¹⁹⁹ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S.28 Madde 1

- ç. Yerden yere, havadan yere ve havadan havaya iletişim,
- d. Seyrüsefer,
- e. Denetim/gözetim,
- f. Hava seyrüsefer bilgi hizmetleri,
- g. Meteorolojik bilgi kullanımı için sistem ve usuller olarak tanımlanmıştır

200

Birlikte işlerlik (Interoperability) amacına yönelik olarak, sekiz alt sisteme bölünmüş olan EATMN ve sistemleri ile bu sistemlerin bileşenlerinin ve ilgili usullerin karşılamak zorunda olduğu koşullar;

- a. Sorunsuz operasyon,
- b. Operasyonun yeni kavramları için destek,
- c. Emniyet,
- ç. Sivil-asker koordinasyonu,
- d. Çevresel sınırlamalar/tahditler,
- e. Sistemin mantıksal mimarisini yöneten prensipler,
- f. Sistemin inşasını yöneten prensipler olarak sıralanmıştır²⁰¹.

Ayrıca, bu tüzükte yer alan amaçlara ulaşmak için gerektiğinde; sistemlerin, bileşenlerin ve ilgili diğer usullerin kullanım ömürleri boyunca, uyumlu olacakları birlikte işlerlik için uygulama kuralları (implementing rules) hazırlanacaktır. Maliyet etkinlik açısından gerçekleştirilebilecek ve yüksek düzeyde uçuş emniyetine hizmet edecek şekilde, 549/2004 Çerçeve Tüzük madde 8'de yer aldığı şekliyle usulüne uygun yürürlüğe konarak AB mevzuatı haline getirilen uygulama kurallarının;

- a. Zorunlu koşullara, özelliklede uçuş emniyeti, sorunsuz operasyon ve performans koşullarına açıklık getiren özel şartları belirleyecek ve/veya
- b. Gerektiğinde, özellikle yeni, üzerinde anlaşmaya varılmış ve onaylanmış operasyon konseptleri veya teknolojilerini koordineli bir şekilde sektöre sunulmasını ihtiva eden ve zorunlu koşulları tamamlayan ya da onların yerine geçecek olan, özel şartları tanımlayacak ve/veya
- c. Sistemler üzerinde çalışırken bileşenlerini tanımlayacak ve/veya

²⁰⁰ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S.28 Madde 2 ve S .34 EK II

²⁰¹ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S.28 S .33 EK I

ç. Gerektiğinde hem bileşenlerin kullanılmasının uygunluğunu hem de uyumunu değerlendirmede kullanılacak bildirilmiş kuruluşları da kapsamak şartıyla, özel uygunluk değerlendirme usullerini tarif edecek ve/veya

d. İlgili tüm tarafların uymaları gerekecek tarihleri de kapsayan uygulama şartlarını gösterecek şekilde belirleneceği hüküm altına alınmıştır²⁰².

Buraya kadar, Avrupa’da yaşanan kapasite sorununa toptan yaklaşımı öngören, temelinde “open market” zihniyetinin izlerine sıklıkla rastlanan ve havacılık konusunda yanı başımızda gerçekleşen bir devrim niteliğindeki TAHS girişiminin geçmişi ve üzerine bina edildiği yasal dayanakları hakkında kısa bilgiler verilmiştir.

TAHS girişiminin hayata geçirilmesi hususunda Topluluk, EUROCONTROL’un bilgi birikimi ve deneyiminden yararlanmaktadır. Şu ana kadar Avrupa Komisyonu tarafından TAHS taslak uygulama kurallarının hazırlanması amacıyla EUROCONTROL’un belirlediği 17 çalışma alanı mevcuttur. Bunlar²⁰³;

1. Hava Sahasının Esnek Kullanımı (Flexible Use of Airspace)
2. Hava Sahası Sınıflandırılmasını da içeren “Hava Sahası Tasarımı” (Airspace Design, including Airspace Classification)
3. Fonksiyonel Hava Sahası Blokları (Functional Airspace Blocks- FABs)
4. Ortak Ücretlendirme Şeması (Charging Scheme)
5. İlk Uçuş Planı (Initial Flight Plan)
6. Uçuş Mesajı Transfer Protokolü (Flight Message Transfer Protocol)
7. Koordinasyon ve Transfer (Co-ordination & Transfer)
8. Avrupa Üst Uçuş Bilgi Bölgesi (European Upper Flight Information Region-EUIR)
9. Hava Trafik Akış Yönetimi⁶⁸ (Air Traffic Flow Management – ATFM)
10. Tek Havacılık Bilgi Yayını (Aeronautical Information Publication – AIP)
11. Performans İnceleme (Performance Review)
12. Mode S Sorgulayıcı Kod Tahsisi (Mode S Interrogator Code Allocation)
13. Gözetim Performansı (Surveillance performance)
14. Havacılık Veri Bütünlüğü (Aeronautical Data Integrity)

²⁰² Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S.28 S .29 Madde 3

²⁰³ Bu bölüm DHMİ tarafından yayınlanan “Tek Avrupa Hava Sahası Uygulamasına Yönelik Zorunluluklar” konulu rapordan alınmıştır.

15. Veri Hattı Hizmetleri (Data Link Services)

16. Hava - Yer Ses Kanal Aralığı (Air-Ground Voice Channel Spacing)

17. Emniyet ve Risk Sınıflandırma Şeması (Safety & Risk Classification Scheme) şeklinde ifade edilmektedir (Özçelik, 2008).

Görüldüğü üzere TAHS'ın tam anlamıyla gerçekleştirilebilmesi için yerine getirilmesi gereken zorunluluklar oldukça fazladır. Ancak bu zorunlulukların belkide en önemlisi İşlevsel Hava Sahası Bloklarıdır (Functional Airspace Block-FAB). Bundan sonraki bölümlerde; TAHS'ın dayandığı ve hava seyrüsefer hizmeti sağlama konusunda yeni bir çığır açan FAB konusu üzerinde durulacaktır.

6. İŞLEVSEL HAVA SAHASI BLOKLARI (FUNCTIONAL AIRSPACE BLOCKS-FAB):

Yukarıda belirtildiği üzere Tek Avrupa Hava Sahası (The Single European Sky) Çerçeve Tüzüğü'nün (Framework Regulation) amacı:

- Güvenlik standartlarını güçlendirmek,
- Genel hava trafiğinin etkinliğini artırmak,
- Kapasiteyi optimum hâle getirmek,
- Gecikmeleri asgariye indirmektir.

FAB'lar, yukarıdaki amaçlara ulaşılabilmesi için geliştirilmiş olan araçlardan bir tanesidir. Haziran 2008 tarihinde Avrupa komisyonu (EC) SES II paketi ile SES düzenlemelerinde bir takım değişiklikleri kabul etmiştir. Bu değişikliklerle; FAB'ların Hava Sahası Tüzüğü yanında Hizmet Sağlama tüzüğünde de yer alması, hem yüksek hem de alçak hava sahasını içermesi, hayata geçmeleri için kesin tarih belirlenmesi (en geç 2012 sonu) ve oluşturulmaları için komisyon tarafından uygulama kuralları geliştirilmesi kabul edilmiştir.

Komisyon özellikle rotaların kısaltılması yoluyla daha az yakıt sarfiyatı ve emisyonların azaltılmasının önemini vurgulayarak havacılığın sürdürülebilir gelişiminin önemini belirtmiştir. Bu gelişmeden sonra Mayıs 2007'de Avrupa Komisyonu bağımsız bir Performans İzleme Komitesi (PRC) oluşturarak FAB

oluşumlarını değerlendirilmesini istemiştir. PRC Konya ilişkin olarak hazırladığı raporu Haziran 2008' de yayınlamıştır²⁰⁴.

PRC'nin raporunda hava sahasına ilişkin olarak şu hususlar göze çarpmaktadır:

- SES Tüzükleri Avrupa (EUR) ve Afrika (AFI) ICAO bölgelerindeki yüksek hava sahalarının FAB'lar olarak yeniden düzenlenmesini öngörmektedir.

- Avrupa Birliği ülkelerine ek olarak SES tüzükleri Avrupa Birliği ile ikili veya çoklu hava taşıma antlaşması yapmış olan ülkeleri de bağlamaktadır. Bu ülkeler Norveç, İsviçre, Batı Balkan Ülkeleri ve İzlanda'dır. İzlanda EUR veya AFI'da olmadığı için FAB oluşturmak zorunda değildir.

- SES II değişiklikleri ile FAB konsepti iniş meydanına kadar olan alçak hava sahasını da içerecek şekilde genişletilmiştir.

7. FAB KONSEPTİNİN ARKA PLANI

Avrupa Komisyonu TAHS uygulanmasına ilişkin olarak yaptığı çalışmalarda ve uygulamalarda 2000 HLG çalışmalarını temel almıştır. 2001 yılında oluşturulan yönergeler bu çalışmaların bir sonucudur. 2000 HLG raporunun "Hava sahası" bölümünde FAB'lardan doğrudan bahsedilmemiş olmakla birlikte hava sahasının bir bütün olarak yönetilmesi gerektiği, bunun da FAB'lar vasıtasıyla sağlanabileceğini belirtilmiş, ancak bunun bir zorunluluk olmadığını vurgulanmıştır. Raporun "Servis Sağlama (Service Provision)" bölümünde ise "servis sağlayıcılar arasında" özellikle bölgesel seviyede işbirliği sağlanması ve hava sahasının entegre yönetiminin milli sınırlardan bağımsız hava sahası blokları şeklinde düzenlenmesi tavsiye edilmiştir. 2000 HLG Raporunda konuya ilişkin göze çarpan tavsiyeler:

1. Hava sahası bir bütün olarak ele alınmalıdır. Bu sebeple de tüm Avrupa seviyesinde düzenlenmeli ve yönetilmelidir. Hava sahası entegrasyonu bir örnek hava sahası kategorileri ile başlamalı, rotaların optimizasyonu ve sektör düzenlemeleri ve hava sahasının esnek kullanımı (Flexible Use of Airspace -

²⁰⁴ Söz konusu rapor için bkz: Evaluation of Functional Airspace Block (FAB) Initiatives and their Contribution to Performance Improvement, By EUROCONTROL Performance Review Commission, October 2008. FAB'lara ilişkin bölüm için bu rapordan faydalanılmıştır. Bundan sonra PRC olarak kısaltılacaktır.

FUA) ile devam etmeli ve daha sonra da kısıtlamasız rotalar uygulamaya konmalıdır. Başlangıç olarak sadece yüksek hava sahası için uygulanmalı ancak sonrasında alçak hava sahaları da bu uygulamaya dâhil edilmelidir.

2. Servis sağlayıcılar arasında hava sahasının milli sınırlardan bağımsız olarak entegre kullanımını sağlayabilmek için ister anlaşmaya dayalı isterse joint ventures şeklinde bir işbirliği olması gerekir.

3. Servis sağlayıcılardan bağımsız olarak emniyet ve sistem performansı için yüksek düzeyli kurallar koyan ve uygulanmasını garanti altına alan güçlü düzenlemeler (yönetmelik ve tüzük) olmalıdır.

4. ANSP'lerin uyumlu ve birlikte çalışabilir teknolojilere sahip olması, teknik düzenlemelerin de birbiriyle uyumlu olacak şekilde ele alınması gerekir.

Bu çalışmalar içerisinde en dikkate değer tavsiye FAB'ların oluşturulmasıdır. Böylece hava sahasının organizasyonu tarihi coğrafi sınırlara göre değil, ekonomiklik, harekât etkinliği, emniyet ve hakkaniyete uygun olarak belirlenecektir. FAB konsepti ilk olarak hava sahası yönetimi ve düzenlemesine ilişkin gerçekleştirilen bu çalışmada 2001 yılında tavsiye edilmiştir²⁰⁵.

İşlevsel Hava Sahası Bloğu (FAB) “mevcut sınırlara bağlı kalmaksızın hava sahasının daha bütünleşik yönetim ihtiyacını yansıtan, operasyonel ihtiyaçlara dayalı hava sahası bloğu” şeklinde tanımlanmaktadır²⁰⁶. Yani FAB'lar; var olan ulusal sınırları değil, özellikle de trafik akışını temel almalıydı. Böylece 37 FIR'dan oluşan AB hava sahasının üst hava sahası bölümü (uçuş seviyesi 28500 feet ve üzeri) önce tek bir hava sahası olarak (EUIR) düzenlenecek, sonra işlevsel olarak (hava trafiği yoğunluğuna göre, ülke sınırlarını dikkate almadan) uygun parçalara bölünecekti. İşte bu fikir FAB düşüncesinin temelini teşkil etti.

Bu çalışmada FAB'ların ANSP'ler tarafından işletilen mevcut yüksek seviye hava sahalarının yerini alması, her ne kadar açıkça ifade edilmese bile Maastricht UAC gibi sınır ötesine uzanması öngörülmüştür. Ancak FAB'ın

²⁰⁵ Evaluation of Functional Airspace Block (FAB) Initiatives and their Contribution to Performance Improvement, By EUROCONTROL Performance Review Commission, October 2008, sf:7.

²⁰⁶ Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004 S.3 Madde 2 Tanımlar 21

özelliklerinin ne olacağı bu raporda açıkça tanımlanmamıştır. Çalışmada FAB'ların hayata geçirilmesine ilişkin üç opsiyon değerlendirilmiştir:

- Alttan yukarı (bottom-up) bölgesel işbirliği (sonunda uygulanan model);
- Üye ülkeler tarafından birlikte işletme;
- Avrupa tarafından işletme.

Raporda iki ve üçüncü opsiyonların çok daha etkili bir işletme modeli olabileceği ancak üye ülkeler tarafından politik sebeplerle kabul edilmesinin mümkün olmadığı belirtilmiştir. Birinci teklif uygulanma açısından oldukça pratik ve hırslı gözükmesine karşın bu teklifin hayata geçirilmesinde üye ülkelerin aynı hızla mesafe almasının zor olduğu, bunun da ortak standartlar oluşturmayı etkileyeceği ifade edilmiştir.

2001 yılında hazırlanan Tek Avrupa Hava sahasının uygulanmasına ilişkin taslak tüzükte²⁰⁷ Avrupa Yüksek Uçuş Malumat Bölgesinin (European Upper Flight Information Region- EUIR) oluşturulması ve İşlevsel Hava Sahası Blokları (FABs) şeklinde düzenlenmesi tavsiye edilmişti. Taslak tüzük ayrıca yüksek hava sahasındaki benzer blokların alçak hava sahasında da oluşturulmasını önermiştir. Ayrıca yaklaşma, ayrılış ve yerde uçak hareketlerinin uyumlulaştırılmasını öngörmüştür.

Başlangıçta, hem yüksek hem de alçak hava sahasında oluşturulacak blokların, üye ülke temsilcisinin katılımıyla oluşan Avrupa sathında bir yapı (Tek Hava Sahası Komitesi) tarafından çoğunluk oyu ile oluşturulması öngörülmüştür. Yani, Avrupa Komisyonunun ilk önerisi FAB'ların sadece ilgili ülkelerin kararıyla değil, tüm Avrupa ülkelerinin kararıyla oluşturulması şeklindedir.

Komisyonun bu kararı parlamento tarafından desteklenmesine karşın Konsey buna karşı çıkmış ve sorumluluğun milli ülkelerde olması gerektiğini, FAB'ların oluşturulmasının zeminden tepeye doğru bir anlayışla ve sadece FAB'ı oluşturacak ilgili ülkelerin kararıyla belirlenmesi gerektiği ifade edilmiştir. FAB'ların oluşturulması ve hangi hava sahalarının FAB oluşturacağı kararı ülkelere bırakılınca da FAB'lar trafik yoğunluğu ve ekonomiklik dikkate alınarak değil siyasi saiklerle oluşturulmuştur.

²⁰⁷ Tek Avrupa Hava sahasının kullanımı ve organizasyonuna ilişkin olarak Avrupa Parlamentosu ve Konseyin tavsiye kararı Komisyon tarafından 12 Ekim 2001 tarihinde önerilmiştir.

Sonuçta tüzük FAB'ların zeminden tepeye bir anlayış içerisinde oluşturulması ve bütün ülkelere uygulanacak bazı genel şartların belirlenmesi esasına göre oluşturulmuştur. Tek Hava Sahası tüzüğünün uygulamaya girdikten sonra beş yıl içerisinde eğer yeterli ilerleme sağlanamazsa Komisyon tarafından tekrar gözden geçirilmesine karar verilmiştir.

FAB'ların ve Tek Hava Sahası mevzuatının nasıl oluşturulacağı tartışılırken genellikle "aşağıdan yukarıya" veya "yukarıdan aşağıya" yaklaşımları kullanılmıştır. Ancak söylemek gerekir ki var olan kanuni yapı ve taslak mevzuat FAB'ların kuruluşu, uygulamaya geçişi ve modifikasyonu konusunda her iki yaklaşımın bir karışımı niteliğindedir.

Aşağıda Tablo 3'te gerek taslak gerekse Tek Hava Sahası mevzuatında hangi konuda hangi yaklaşımın kullanıldığını göstermeyi amaçlamaktadır.

Tablo 3 : Mevzuatın Hangi Yaklaşımla Oluşturulduğu.

	Son Mevzuat	Taslak Mevzuat
Ana amaç, kapsam ve coğrafi mekan	"Aşağıdan yukarıya (Bottom-up)" Üye devletler ve ANSP'ler	"Yukarıdan aşağıya (Top-down)" Tek Hava Sahası Komitesi (Tüm üye devletler)
Bir FAB'ın oluşturulması konusunda son karar/onay	"Aşağıdan yukarıya (Bottom-up)" Üye devletler	"Yukarıdan aşağıya (Top-down)" Tek Hava Sahası Komitesi (Tüm üye devletler)
FAB'ların oluşturulması ve modifikasyonu için yaygın genel prensipler (Hava sahası Tüzüğü Madde 5(3)'e ilişkin uygulama kuralları)	Yukarıdan aşağıya (Top-down)" EUROCONTRIL'e henüz verilmemiş olan yetki ile geliştirilecek.	Yukarıdan aşağıya (Top-down)"
Rehber materyal (minimum gereklilikler)	Yukarıdan aşağıya (Top-down)" Hava sahası tüzüğünün Madde 5.	Yukarıdan aşağıya (Top-down)"

2004 yılında, Komisyon, Eurocontrol'u; FAB'ların geliştirilmesinde kilit hususları belirlemek, "iyi uygulamaların" geliştirilmesini desteklemek, FAB'ların oluşturulması hususunda referans materyal geliştirmek ve böylece FAB'ların oluşturulmasına yardım etmekle görevlendirmiştir:

EUROCONTROL 2005 yılında bu kapsamda bir rapor hazırlamıştır. Bu raporda;

- FAB'ların Alçak hava sahalarını da kapsamaması gerektiği,
- Bu çalışmalara silahlı kuvvetlerin dâhil edilmesi;
- FAB'ların oluşturulmasına ilişkin rehber dokümanların en kısa zamanda oluşturulması,
- FAB'ların birden fazla ülkeyi kapsamaması durumunda masraf ve gelirlerin nasıl paylaşılacağına ilişkin prensiplerin belirlenmesi,
- FAB'ların oluşturulması için her ne kadar bir zorunluluk değilse de sağlanacak hizmetlerin birleştirilmesinin faydalı olacağı;
- Mevcut teknolojik altyapının FAB'ların oluşturulmasını kaldıracak düzeyde olduğu hususları belirlenmiştir.

Konuya ilişkin olarak 2006 yılında İngiliz Ulaştırma Bakanlığı tarafından sektör ileri gelenlerinin katıldığı bir çalışmada "Hükümlerlik, sorumluluk ve sivil/asker koordinasyon" konularının öne çıkarılması manidardır.

Avrupa komisyonu FAB uygulamalarının ilerlemesine ilişkin olarak 2007 yılında bir rapor yayınlamıştır. Bu raporda kısaca:

- FAB'ların farklı gelişim safhasında olduğu,
- Kapasite artışı ve maliyet azalması konusundaki yeterli gelişme olmadığı,
- Bazı FAB'ların hem alçak hem yüksek hava sahasını içermesi nedeniyle birleşme ile faaliyet alanına ilişkin olarak gelişme imkânının bulunduğu,
- FAB'ların sorumluluk alanlarının Amerika'daki ACC'lerle kıyaslandığında daha büyük olduğu ancak yönetilen trafik açısından bu büyüklüğün orantılı olmadığı (ortalama bir Amerikan ACC'nin bir FAB uçuş saatinin %70'ini yönettiği), ve
- FAB'ların oluşturulması kapsamında ANS'lerin organizasyonunun yeniden değerlendirilmesi gerekeceği ifade edilmiştir.

Komisyon FAB'ların gelişimini gözden geçirmek için kullanacağı kriterleri 2008 yılında belirtmiştir. Komisyon, kullanıcıların emniyet, kapasite ve maliyet

kalemleri açısından performansta ciddi bir iyileşme beklediklerini belirtmiştir. Üye ülkelerin uçuş emniyetini muhafaza ederken uçuş ve maliyet etkinliğinde bir sıçrama göstermeleri ve entegre yönetime ilişkin bir yol haritası belirlemeleri beklenmektedir. Performans göstergelerinin geliştirilmesinin önemine de vurgu yapılmıştır.

Özetle Komisyon, üye ülkelerin 2008 yılına kadar anlamlı sonuçlar elde etmek için yapacağı çalışmaları hızlandırmalarını istemiştir. Ayrıca, elde edilen ilerlemelere bakılarak “ aşığıdan yukarıya (bottom-up)” yaklaşımının FAB’ların hayata geçirilmesinde ne kadar etkili olduğunu gözden geçireceğini ifade etmiştir.

Başta ATM olmak üzere Avrupa’daki havacılık yönetiminin geleceğine ilişkin bir vizyon belirlemek üzere 2006 yılında yüksek seviyeli grup (HLG) toplantısı yapılmış ve toplantıya ilişkin rapor 2007 yılında yayınlanmıştır. HLG ilerlemelerin yavaş olduğunu belirlemiş ve bunu hızlandırmak için şu tavsiyelerde bulunmuştur:

- Bir Tek Avrupa Hava Sahası uygulama stratejisi ve planı geliştirilmeli,
- Değişimi zorlayacak bir Hava Sistem Koordinatörü belirlenmeli,
- FAB’ların hayata geçirilmesini destekleyecek hukuki alt yapı oluşturulmalı,
- Doğrudan finansal destek yerine gözlem ve kıyas yöntemi kullanılarak daha iyi ANSP performansı teşvik edilmeli,
- SESAR uygulamalarının başarısı kolaylaştırılmalı,
- Askeri kesim faaliyetlere daha etkin katılımı sağlanmalı.

HLG yaptığı çalışmanın sonunda FAB’ların oluşturulmasının kaçınılmaz olduğunu, ancak çalışmaların çok yavaş ilerlediğini, o gün için (2007) hâlihazırda yedi FAB’ın kurulma çalışmalarının başladığını, çalışmaların arzu edilen seviyeye gelmesi için şu güçlüklerin yenilmesi gerektiğini vurgulamıştır:

1. FAB’ların tanımı konusunda bir uzlaşma yoktur.
2. Üye ülkeler FAB yapılanmasının sonunda egemenliklerinin bir bölümünü kaybedeceklerini düşünmektedir.
3. Sınır ötesi hava trafik yönetimi sonucunda sorumluluğun kimde olacağına ilişkin sorunların nasıl çözüleceği karara bağlanmamıştır.

4. FAB yapılanmaları sonucunda yeni yollarının (route) oluşturulması bir diğer sorun alanıdır. Bu silahlı kuvvetlerin konuya dâhil edilmesini gerektirmektedir.

5. Hava seyrüseferi hizmet sağlayıcılarının (ANSP) idari yapılanmadaki yeri her ülkede farklıdır. Bu hizmetlerin sınır ötesinden nasıl sağlanacağı bir diğer sorunlu alandır.

6. Yapılmak istenen düzenlemenin ticari ve finansal yönü yeterince açıklanmamıştır.

7. Her ülkenin çalışanlarının maaşları, sosyal imkânları farklı olduğuna göre FAB'lar oluşturulduğunda bir arada görev yapması gerekecek personele ilişkin sorunlar nasıl çözülecektir?

Bu sorunlar içerisinde ülkelerin FAB yapılanmasına ayak diremesini gerektirecek en önemli husus, ülkelerin FAB nedeniyle egemenliklerinin bir kısmını kaybedecekleri endişesidir. Gerçekten de FAB yapılanması neticesinde bir ülke hava sahasındaki trafik bir başka ülkedeki kontrolörler tarafından yönetilecek ise söz konusu ülke egemenliğinden taviz vermiş olur mu? Kontrolörün bir hatası nedeniyle kaza kırım gerçekleşirse sorumluluk kazanın gerçekleştiği ülkede mi, kontrolörün direktif verdiği ülkede mi, yoksa bir başka kurumda mı olacaktır?

8. EGEMENLİK VE SORUMLULUK SORUNU

Farklı kaynaklarda çok değişik tanımları olsa da egemenlik (sovereignty) teriminin devlet ve toprak ile yakın ilişkili olduğunda şüphe yoktur. Egemenlik bir devletin sahip olduğu topraklar üzerinde diğer devletlerin etkisinde kalmaksızın mutlak karar alma gücünün olması olarak tanımlanabilir²⁰⁸. Bu tanım gereği bir devlet başka bir devlete danışma ihtiyacı duymadan, ya da başka bir devletin onayına gerek olmadan sahip olduğu topraklar üzerinde karar alabilir, gerekli düzenlemeleri yapabilir. Bir başka bakış açısıyla da; bir ülkenin uluslararası hukukun getirdiği düzenlemelere saygılı olmak şartıyla iç işlerinde mutlak

²⁰⁸ Pablo Mendes De Leon, “**Sovereignty in Aviation**”, Brüksel, Eurocontrol, 2009, s.5

kontrole sahip olması, bir başka ülke ya da kuruluşun onun yargı yetkisine etki edememesi olarak tanımlanabilir²⁰⁹.

Ancak devletler çıkarları gerektirdiğinde başka devletler ile kendilerine sorumluluklar yükleyen, kısıtlamalar getiren ya da bazı hakları başka devletler veya uluslararası organizasyonların kullanımına veren anlaşmalar yapabilirler. Örneğin uluslararası bir organizasyonun kuruluşuna ilişkin olarak bir anlaşmaya imza koymakla o devlet hâkimiyet gücünü kullanmakta ve o işin artık kendisi tarafından değil kurulan organizasyon tarafından gerçekleştirileceğini kabul etmektedir. Dolayısı ile diğer ülkelerle birlikte ortak bir amacı gerçekleştirmek ya da çıkara ulaşmak için kendi hâkimiyetlerinde olan bir hususu bir ortak organizasyona yüklemektedirler. Yani uluslararası bir anlaşmaya imza koymak hâkimiyetten vazgeçmek değil, ortak çıkarı gerçekleştirmek için hâkimiyet gücünü kullanmaktır²¹⁰.

Havacılık söz konusu olduğunda ise; eğer bir kriz, savaş ya da Birleşmiş Milletler (BM) kararı gibi uluslararası hukuk çerçevesinde bir sebeple bir ülkenin hava sahasına ilişkin hâkimiyeti kısmen ya da tamamen askıya alınmamışsa, Şikago sözleşmesinin birinci maddesinde belirtildiği üzere “devletler ülkeleri üstündeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır hâkimiyeti haizdirler”. Ancak mizacı gereği havacılık bir ülkenin izolasyon halinde tek başına yapacağı bir faaliyet olmayıp, diğer ülkelerle ilişki içerisinde olayı gerektirmektedir. Uçaklar bir günde pek çok farklı ülkenin hava sahasını kat ettikleri için de uygulamaların uyumlulaştırılmalarına ihtiyaç vardır. İşte bu uyumu sağlayabilme adına ülkeler bazı yetkilerini ICAO, EUROCONTROL gibi örgütlere devretmektedir²¹¹.

Bugün Maastricht Üst Bölge Kontrol Merkezi (UAC) üç ülkeye ait hava sahasının bir kısmını kontrol etmekte ve hava trafik kontrol hizmeti vermektedir. Bu üç ülke hâkimiyet yetkilerini Maastricht UAC'den bu hizmeti talep etmek için kullanmışlardır.

Şikago Sözleşmesi, üye ülkelere toplum yararı gereği bazı sorumluluklar yüklemiş ve bu sorumlulukların bizzat devlet tarafından yapılacağını değil

²⁰⁹ Mark Franklin, “**Sovereignty and Funtional Airspace Blocks**”, London, Kluwer Law International, 2007, s.1

²¹⁰ De Leon, a.g.e., s.5

²¹¹ De Leon, a.g.e., s.7

“devletin kendi bölgesinde hava trafik hizmeti” verilmesini sağlayacağını ifade etmiştir. Devlet bu hizmeti kamu yararı gereği kendisi verebileceği gibi sözleşme yapmak suretiyle bir kuruluştan ya da bir başka ülkeden almayı da uygun bulabilir. Ancak elbette yapılan sözleşmede dikkat edilmesi gereken hususlar olacaktır.

Benzer şekilde AB üyesi ülkeler, AB Komisyonu vasıtasıyla bir ortak ulaştırma politikası benimsemiş, güvenlik ve savunma kapsamında alınacak tedbirler kendilerinde kalmak şartıyla, askeri uçuşlar bu düzenlemenin dışında kalmak şartıyla, sivil havacılığa ilişkin düzenleme yapma yetkisini komisyona vermişlerdir. Ancak hava sahası bütünlük arz eden bir yapı olduğu ve kullanıcıları arasında hem sivil hem de askerler olduğu için yapılan düzenlemelerin zamanla askeri havacılığı, dolayısıyla güvenlik ve savunmayı etkilemesi kaçınılmazdır. Bu nedenle düzenleme yapılmasının her aşamasında askerleri de işin içine sokma şeklinde bir tedbir düşünülmüştür.

FAB yapılanması neticesinde bir ülkeye ait hava sahası yönetimi hizmetinin başka bir ülke hava trafik kontrol ünitesi tarafından sağlanmasını, hâkimiyet devri değil hâkimiyet gücünün kullanımı olarak değerlendiren yazarlar mevcuttur^{212,213}. Zira bu durumda egemenlik devri en ince detaylarına kadar belirlenmiş bir sözleşmeye dayanmaktadır. Ayrıca TAHS mevzuatında ülkelerin hâkimiyetlerine saygı duyulacağı, Şikago sözleşmesine atıfta bulunularak defaten dile getirilmiştir. Belirli şartlar oluştuğunda bir devlet kendi hava sahasını kendi kontrol edebilir, trafiğe kapatabilir, hava sahasının bir kısmını ya da tamamını askeri kullanım için ayırabilir ya da belirli tür ya da tipte trafiğe kısıtlama getirebilir ki bu yetkilerin her biri hâkimiyet ile yakından ilgilidir²¹⁴.

Bir diğer tartışa yaratan konu ise ; bir ülke hava sahasının bir başka ülkedeki ATC tarafından kontrol edilmesi esnasında meydana gelebilecek kaza-kırım olayında sorumluluğun kimde olacağı hususudur. Benzer bir olay 2002 yılında Almanya'nın Ueberlingen bölgesinde gerçekleşmiştir. O bölgede hava sahası İsviçre ATC tarafından kontrol edilmektedir. DHL ve Başkır havayollarına ait iki uçak havada çarpışmıştır. Mahkeme İsviçreli kontrolörün ihmalkâr davrandığını

²¹² De Leon, a.g.e., s.11

²¹³ Franklin, a.g.e., s.2

²¹⁴ Franklin, a.g.e., s.2

belirlemiş, ancak verilen hizmetin bir kamu hizmeti olduğu, kamu hizmeti verilirken bireysel sorumluların değil (İsviçreli ya da Alman fark etmez) devletin sorumlu tutulacağına hükmetmiştir. Konunun hâkimiyet konusu olduğu vurgulanmıştır. Alman ve İsviçre ATC'leri arasında imzalanmış olan anlaşmanın uluslararası geçerliliğinin olmadığı, parlamentoya getirilerek onay alınmadığı, uluslararası anlaşmaların onaylanması usulüne göre işlemlerin gerçekleştirilmediği için Almanya'nın hâkimiyeti gereği sahip olduğu sorumluluk İsviçre'ye aktarılmamıştır²¹⁵.

Dolayısı ile FAB'lar oluşturulurken ilgili ülkeler arasında yapılacak olan anlaşmalarda sorumluluk konusunun detaylı olarak ele alınması ve kurallara bağlanması gerekmektedir. FAB anlaşmaları yapılırken bir kaza anında üçüncü şahıslara verilebilecek zararlara ilişkin sorumluluğun kimde olacağı şüpheye yer bırakmayacak şekilde açıkça düzenlenmeli, söz konusu anlaşmaların uluslararası etki doğuracağı da dikkate alınarak sorumluluğun aktarılmasını sağlayacak düzenlemeler usulüne uygun olarak hayata geçirilmelidir. Bu şekilde sorumluluğa (liability) ilişkin sorun çıkmasının önüne geçilebilir²¹⁶.

9. SESII DÜZENLEMELERİ

Avrupa Komisyonu, bütün bu eleştirileri dikkate alarak 2008 yılında SESII düzenlemelerine değişiklikler getiren SESII düzenlemelerini kabul etmiştir. Bu düzenlemelerde sürdürülebilir bir havacılık endüstrisi ve hava ulaştırmasında direkt rotaların oluşturulması hava trafik yönetimi açısından dikkat çeken hususlar olmuştur. Mevcut durumun geliştirilmesine yönelik olarak SESII ile yapılan düzenlemeler;

1. İlk olarak Milli Düzenleyici Kurumların (NSA) dikkate alması gereken bağlayıcı hedeflerden oluşan bir performans tüzüğü oluşturmuş, FAB girişimlerini Hizmet Sağlama Tüzüğü ile bütünleştirmiştir.

2. Meydanların ve Hava Trafik Yönetim (ATM)/ANS'lerin kilit emniyet alanlarında EASA'nın etkinliğini artırmıştır.

²¹⁵ Franklin, a.g.e., s.3

²¹⁶ Franklin, a.g.e., s.4

3. SESAR Müşterek girişimi vasıtasıyla Avrupa ATM Master Planı çerçevesinde yeni teknolojilerin geliştirilmesi çalışmalarını başlatmıştır.

4. ATM sistemindeki iyileştirmeler ile sağlanacak kapasite artışını karşılayabilmek için Havaalanı altyapı yatırımlarının yapılması gereğine dikkat çekmiştir.

SESII düzenlemeleri, FAB girişimleri ile ilgili olarak; girişimlerin hayata geçirilmesi için kesin bir miat vermiş (en geç 2012 yılı sonu), başlangıçta sadece yüksek hava sahalarını kapsayan FAB girişimlerinin alçak hava sahalarını da kapsamasını benimsemiş, milli kurumsal ve hukuki engellerin kaldırılmasını istemiştir.²¹⁷

Yapılan çalışmanın neticesinde SES yönergelerinde bir takım değişiklikler tavsiye edilmiştir. Bu değişiklikler özetle; FAB'ların oluşturulması için kesin ve açık bir miat öngörmekte, hava sahası tüzüğü ile beraber hizmet sağlama tüzüğünde de söz konusu yapının yer almasını sağlamakta, alçak hava sahalarında da FAB yapılına geçilmesi öngörülmekte ve FAB'lar oluşturulurken diğer ülke ve ilgililerle koordinasyon kurulması gereğini getirmektedir.

Kısaca özetlemek gerekirse;

FAB konseptinin oluşumu 2000 yılındaki HLG raporuna ve buna bağlı olarak yapılan alt çalışmalara dayanmaktadır. Komisyonun ilk baştaki düşüncesi FAB'ların harekât gerekliliklerine (trafik akışı) bağlı olarak, ülke sınırlarını dikkate almadan TAHS Komitesi tarafından belirlenmesi ve çoğunluk oyu ile karar verilmesi iken, bu teklif Konsey tarafından politik sebeplerle kabul görmemiş ve sonuçta FAB'ların oluşturulması üye ülkelerin kararına bırakılmıştır (bottom-up yaklaşımı benimsenmiş). Böyle olunca da FAB'lar her ne kadar ülke sınırlarından bağımsız dense de ister istemez sınırlara bağlı olarak oluşturulmaktadır.

FAB'lar uçuş emniyetine katkı sağlayacak şekilde oluşturulacaktır. Hava trafik akışını dikkate alarak hava sahasının optimum kullanımını sağlayacaktır. Maliyet-yarar değerlendirmesi bağlamında insan kaynakları ve teknik imkânların kullanımı ile desteklenecektir. Hava trafik servisleri arasında bir trafiğin bir ATC'den diğerine akıcı ve sorunsuz devrine imkân verecektir.

²¹⁷ PRC, a.g.e.,17

Burada dikkat çeken önemli bir husus; ICAO içerisinde bölgesel toplantılar sonucunda onaylanan durumlara uyulacak, FAB'lar öncesinde özellikle üçüncü ülkelerle gerçekleştirilmiş olan bölgesel antlaşmalara saygı duyulacaktır denmektedir.

10. FAB GİRİŞİMLERİ

Halen Avrupa Komisyonuna bildirilmiş olan dokuz adet FAB bulunmakta olup adları ve hangi ülkeleri kapsadığı aşağıdaki tabloda belirtilmiştir.

Tablo 4 : 2008 itibariyle FAB Girişimleri²¹⁸

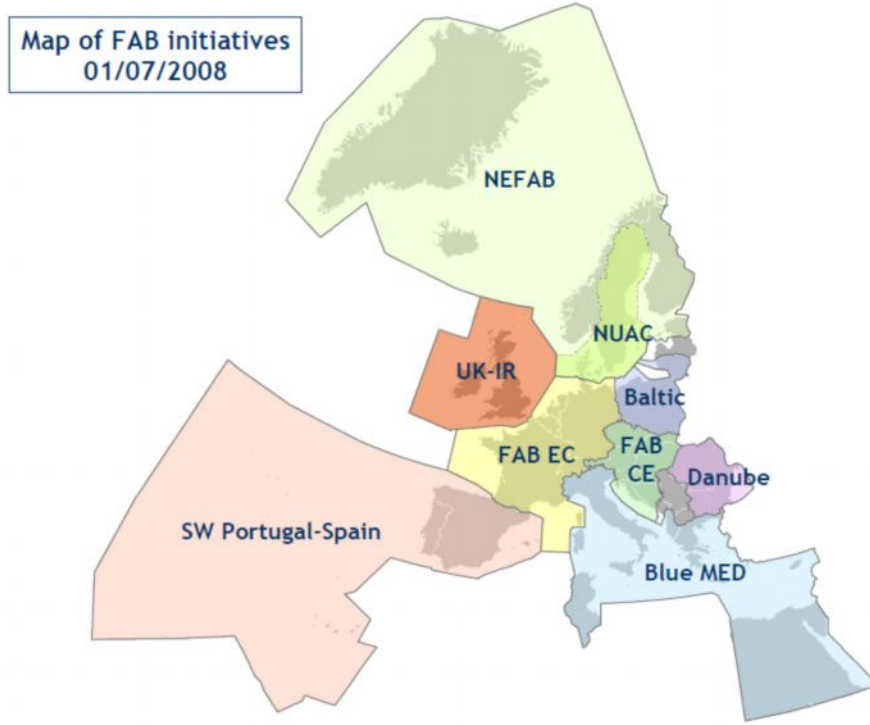
FAB Adı	Katılan ülkeler
Baltık FAB	Polonya, Litvanya
Blue Med	İtalya, Yunanistan, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Malta (Tunus, Mısır ve Arnavutluk ortak olarak, Ürdün gözlemci olarak)
Danube (Tuna) FAB	Bulgaristan, Romanya
FAB Central Europe	Avusturya, Çek Cumhuriyeti, Hırvatistan, Macaristan, Slovakya, Slovenya, Bosna-Hersek
FAB Europe Central	Fransa, Almanya, İsviçre, Belçika, Hollanda, Lüksemburg, (İngiltere işbirliği ortağı olarak)
NUAC Programı	Danimarka, İsveç
NEFAB	Norveç, Finlandiya, Estonya, İzlanda, Danimarka, İsveç
Güneybatı Portekiz- İspanya FAB	İspanya, Portekiz
FAB İngiltere-İrlanda	Birleşik Krallık, İrlanda

²¹⁸ PRC, a.g.e., s.21

Mevcut FAB girişimlerinin kapladığı coğrafi alanlar farklılık arz etmekte olup aşağıdaki haritada da görüldüğü üzere büyüklükleri farklıdır. Coğrafi bölge olarak 27 Avrupa birliği ülkesine ek olarak Norveç, İsviçre, Sırbistan, Karadağ, Makedonya (isim konusunda Yunanistan'ın itirazı dolayısıyla AB ve NATO belgelerinde FYROM olarak geçmekte) ve Arnavutluk kapsamaktadır.

En geniş FAB girişimi en küçük olandan 32 kat daha büyüktür. Coğrafi olarak NEFAB en büyük girişim iken, toplam uçuş saatlerinin %32'sini kontrol eden FAB EC yoğunluk açısından en büyük, toplam uçuş saatlerinin %2'sini kontrol eden Baltık FAB yoğunluk açısından en küçük FAB'ı oluşturmaktadır. Danube FAB ise coğrafi olarak en küçük olandır.

Şekil 3 : 2008 itibariyle FAB girişimlerinin haritası²¹⁹.



Bu dokuz FAB girişiminden beş tanesi iki üye ülkeden oluşmaktadır. FAB CE yedi ülke ile en kalabalık FAB'dır.

AB üye ülkeleri haricinde, AB ile iki taraflı ya da çok taraflı antlaşmalar yapmak suretiyle bu girişimlere katılmış olan ülkeler için de SES tüzükleri bağlayıcıdır²²⁰. Bu ülkeler Norveç, İsviçre, Balkan ülkeleri ve İzlanda'dır.

²¹⁹ İbid, s.22

FAB girişimlerine katılacağını ifade eden ülkelerden Letonya, Sırbistan, Karadağ ve Makedonya henüz hiçbir girişime aktif olarak katılmış değildir. Arnavutluk ise Blue Med FAB içerisinde üye olmayan ortak olarak yer almaktadır. Letonya Baltık FAB'a katılım için Polonya ve Litvanya ile görüşmelere devam etmekle birlikte henüz Baltık FAB'a katılmış değildir²²¹. FAB'lar konusunda kısaca bu bilgileri verdikten sonra Blue Med FAB'a biraz daha yakından bakalım.

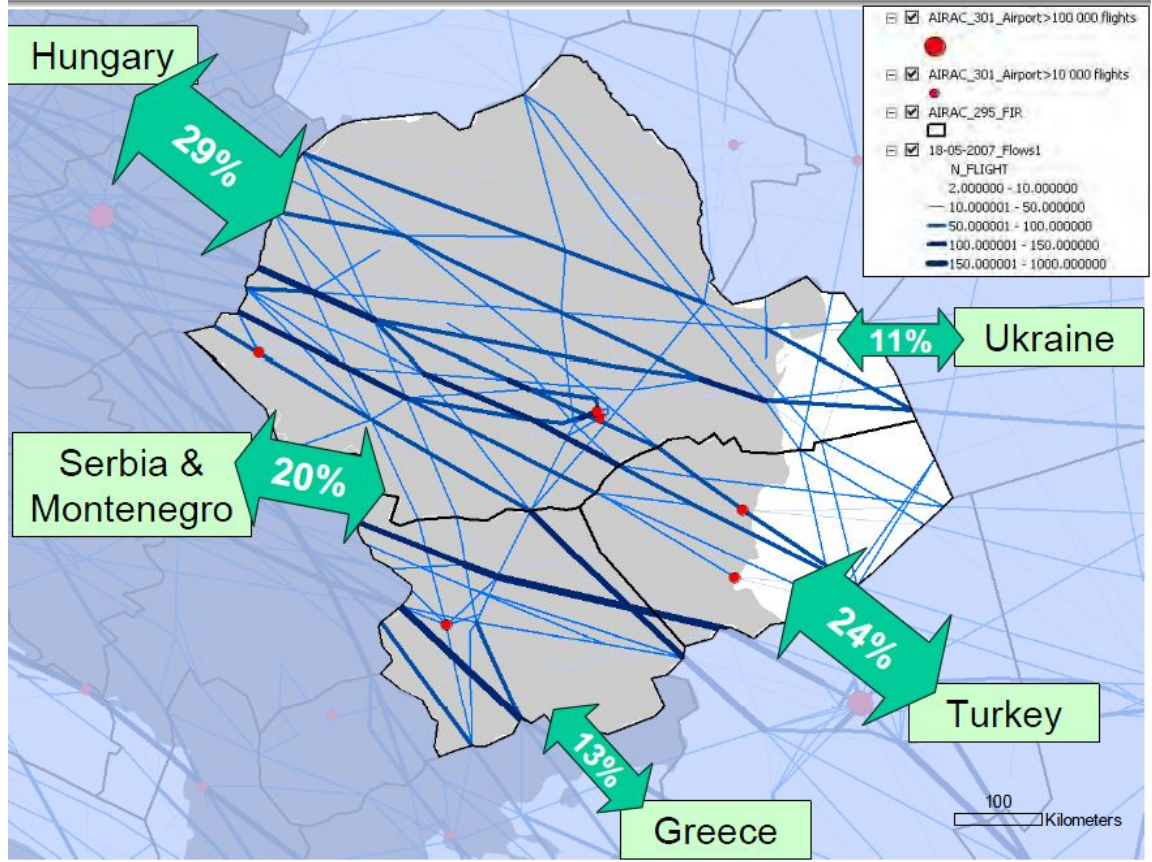
10.1. Blue Med FAB

Öncelikle Türkiye hava sahasına sınır olması nedeniyle Danube (Tuna) FAB (ki Bulgaristan ve Romanya hava sahalarından oluşmaktadır) da incelemeye değer bir girişimdir. Zira Aşağıdaki şekilde de görüleceği üzere Danube FAB üzerinden geçen trafiğin %24'ü Türkiye üzerinden gelen ya da Türkiye istikametine devam eden trafiktir. Ancak Türkiye'nin bu ülkeler ile hava sahası sorunları olmadığı için çalışmamızı Blue Med FAB üzerinde yoğunlaştıracacağız. Blue Med FAB girişimi, 2006 yılında İtalyan Ulaştırma Bakanının çalışmaları ile başlatılmış, AB ulaştırma komisyonunun mali desteği ve EUROCONTROL'un uzman desteği ile çalışmalarına devam etmiştir (Stratis, Cantoni, Kioussis, Sant, Rejeb, & Ragheb, 2008).

²²⁰ Bu kapsamdaki karar 2006/682/EC sayılı ile 16 Kasım 2006 tarihli AB resmi yayın organında yayınlanmıştır. Bu antlaşmayı imzalayan ülkeler; Arnavutluk Cumhuriyeti, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Makedonya, İzlanda, Karadağ, Norveç, Romanya ve Sırbistan'dır.

²²¹ Evaluation of Functional Airspace Block (FAB) Initiatives and their Contribution to Performance Improvement, By EUROCONTROL Performance Review Commission, October 2008, sf:24.

Şekil 4 : Danube FAB Hava Sahası²²²



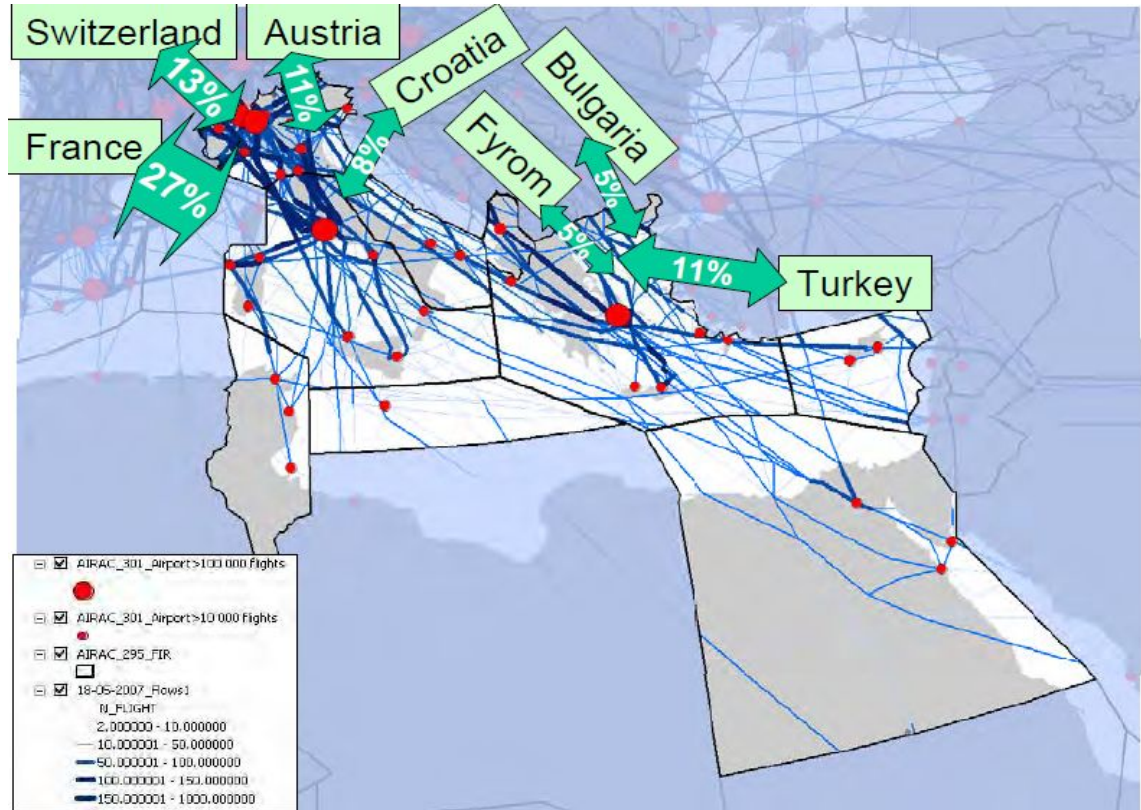
Blue Med FAB güneydoğu Akdeniz hava sahasını kapsayan ve İtalya, Yunanistan, Malta ve Güney Kıbrıs Rum Kesiminden oluşan bir FAB olup Tunus, Mısır ve Arnavutluk üye, Ürdün ve Lübnan ise gözlemci statüsünde söz konusu girişime dahil olmuşlardır.

FAB çalışmalarında İtalya başı çekmektedir. Blue Med FAB hava sahası aşağıdaki şekilde görüldüğü gibidir (Bu şekildeki harita PRC'nin 2008 tarihli raporundan alınmış olup onaylı FIR sınırlarına göre çizilmiştir ve politik bir iddia taşımamaktadır).

Şekilde de belirtildiği üzere ana trafik akışı İtalya üzerinde Kuzeybatı-Güneydoğu istikametinde, Fransa, İsviçre ve Avusturya'dan Türkiye'ye doğrudur. 2015 yılında FAB yapılanmasının tam anlamıyla faaliyete geçmesi ve maksimum hava sahası sınırlarına ulaşması beklenmektedir.

²²² İbid, s.44

Şekil 5 : Blue Med Hava Sahası²²³



İtalya ve Yunanistan'ın bölgede ciddi oranda askeri uçuşları vardır. İtalya'da sivil ve askeri kontrolörler (ATC personeli) aynı yerde bulunmakta olup entegre olmuş vaziyettedirler. Ancak Yunanistan'da askeri ve sivil kontrolörler farklı yerlerde bulunmakta olup parçalı bir görünüm arz etmektedir. (Yukarıda da belirtildiği gibi TAHS'ın gerçekleştirilmesi için kabul edilen zorunluluklardan biri Hava Sahasının Esnek Kullanımı (FUA) ve diğeri de sivil-asker işbirliğidir ki her ikisi de bahsi geçen bu madde ile yakından ilgilidir.)

Malta ve GKRY'de yol kontrol, meydan kontrol ve yaklaşma kontrol hizmetlerinin hepsini birlikte veren birer ACC mevcuttur. İtalya'da ise dört ACC mevcut olup bazı yaklaşma kontrol hizmetleri bağımsız merkezlerden (standalone) verilmektedir. Yunanistan'da ise aynı odada görev yapan ikiye bölünmüş tek ACC bulunmakta, ancak bazı yaklaşma hizmetleri bağımsız merkezlerden sağlanmaktadır. Bu haliyle dağınık bir görüntü arz etmektedir.

²²³ İbid, s.33

Blue Med FAB'ın yayınlanmış yol haritasına göre halen tanımlama safhası devam etmekte olup 2012-2013 döneminde uygulama safhasına geçmesi, 2015 yılında da tam uygulama safhası planlanmaktadır.

Blue Med FAB'ın uygulamaya geçebilmesi için başlangıçta var olan rotaların daha kesintisiz ve direkt rotalar haline getirilmesi çalışmaları devam etmektedir. Yapılan ilk değerlendirmeye göre uygulamaya geçtikten sonra günlük mesafe olarak 6730 NM, yakıt olarak 40382 kg ve karbondioksit emisyonu olarak 134606 kg tasarruf sağlanması öngörülmüştür²²⁴.

Blue Med FAB'ın potansiyel yararlarına ilişkin olarak yapılan fizibilite raporunda, 2006 toplam ekonomik maliyet ile karşılaştırılarak yapılan hesaplamada en kötü şartlarda maliyette 2013 yılında %1.3, en iyi şartlarda ise %4.6'lık bir iyileşme beklenmektedir²²⁵.

Bu olayın sadece maliyet yönüne ilişkin yararlarıdır. Uçuş emniyetinin artacağı beklentisi beklide en önemli yarar olacaktır. Bu ise ATM teknolojisindeki gelişmeler, yolların akılcı düzenlenmesi, ATC personelinin standartlara uygun eğitimi ve ülke sınırlarından bağımsız, ancak trafik yoğunluğuna göre belirlenmiş yeni sektörlere ayırma çalışmaları ile mümkün olacaktır. Ayrıca rotaların optimize edilmesi sonucunda günlük %2 civarında kapasite artışı sağlanması beklenmektedir.

Üye ülkeler yapılması kararlaştırılan fizibilite etüdünün sonuna kadar bütün hususları kapsayan bir konsorsiyum anlaşması imzalamışlardır. FAB içerisinde kararlar her ANSP'nin bir oy hakkı olacak şekilde oybirliği ile alınmaktadır²²⁶.

ATCEUC (Air Traffic Controllers European Unions Coordination) Avrupa çapında 12000 Hava Trafik Kontrolörünü temsil eden 23 profesyonel ve otonom ticari birlikten oluşan bir yapıdır. Bu yapı 2008 ilkbaharından itibaren Blue Med girişimi ile ilgilenmeye başlamış, fizibilite raporunun ilk sonuçlarını gördükten sonra, söz konusu FAB'ın güneyine düşük trafik hacmi olmasına karşın abartılı önem verildiği sonucuna varmıştır. Ayrıca belirlenen zamanda zarfında üye ülkelerin gelişmişlik düzeylerini dikkate alarak bütün üyeler arasında benzer

²²⁴ P, Stratis, C, Cantoni, A, Kioussis, R, Sant, Mohamed Rejeb, & Mohey Ragheb, “**Blue Med FAB Phase:1 FEASIBILITY STUDY Final Report**”, Roma, ENAV SpA, 2008, s.37

²²⁵ Stratis v.d., a.g.e., s.37

²²⁶ Stratis v.d., a.g.e., s.40

eğitim, teknoloji ve profesyonel zihniyetin oluşturulmasının şüpheli olduğunu belirtmiştir²²⁷.

Blue Med FAB'a ilişkin fizibilite raporu 2008 yılında yayınlanmıştır. Rapora göre 2015 yılında Blue Med bölgesinde yeni optimize edilmiş bir yol ağı olacağı, bu sayede gereksiz rota uzatılmalarının önüne geçileceği, bu sayede yaklaşık 14.5 Milyon Euro tasarruf sağlanacağı, kapasite artışı sağlanacağı, uçuş başına gecikmelerinin bir dakikanın altına düşeceği öngörülere yapılmıştır (Stratis, Cantoni, Kiouisis, Sant, Rejeb, & Ragheb, 2008:6). Ayrıca Karbondioksit emisyonlarının %2,8 oranında azalacağı, uçuş emniyetinin artacağı, geliştirilen teknolojiler ile birlikte çalışabilirliğin mümkün olacağı ve AB'nin konuya ilişkin hedeflerini yakalamanın mümkün olacağı aynı raporda ifade edilmiştir.

Tablo 5 : Blue MED ile Avrupa'ya ait rakamların karşılaştırılması²²⁸

	Hava sahası büyüklüğü (000 km ²)	Kontrol edilen uçuş saati (milyon)	Toplam ATM/CNS yolboyu maliyeti (milyon euro)	Sektör sayısı	ACC sayısı	Görevdeki toplam ACC ATCO sayısı	Toplam ATC yöneticisi
BLUE MED	1674	1,44	696	70-80	7-8	1464	3244
AVRUPA	13068	11,05	4997	638	66	9529	31887
BLUE MED %	%13	%13	%14	%12	%11	%15	%10

Tablo 5'deki rakamlara Mısır ve Tunus dahil edilmemiştir. Yapılan hesaplamalara göre Blue MED, Avrupa'nın toplamda sahip olduğu ATM değerlerinin ve ilgili maliyetlerin %12-14'lük bir oranına sahip olacaktır. Blue MED FAB içerisinde hava sahasının parçalanmışlığının tüm Avrupa'ya oranla daha az olduğu, ayrıca AB üyesi olmayan ülkeleri bünyesine katma imkânının büyük olduğu değerlendirilmiştir.

²²⁷ Stratis v.d., a.g.e., s.41

²²⁸ Stratis v.d., a.g.e., s.8

Üye ülkeler oluşturulması düşünülen FAB konusunda şu hususlarda hemfikir olmuşlardır;

1. Blue Med FAB bugün ve gelecekteki trafik akışına göre optimize edilecek ve trafik akışına göre yeniden düzenlenecektir.

2. Avrupa'da farklı bölgelerin farklı ATM ihtiyaçları olabileceği bilinciyle Akdeniz bölgesinin özelliklerini dikkate alacaktır.

3. AB ve EUROCONTROL'un öncülüğünde tüm Avrupa Hava sahası planı ile entegre olacaktır.

4. Birbirinden uzakta bulunan ATCO'lar vasıtasıyla sorunsuz trafik akışını sağlayabilmek için ortak usul ve ortak eğitim programları oluşturacaktır.

6. Birbirinden uzakta bulunan ATSU'lar vasıtasıyla sorunsuz trafik akışını sağlayabilmek için sistemlerin birlikte çalışabilirliğini temin edecektir²²⁹.

Bununla birlikte ulusal güvenlik ve savunma ihtiyaçları açısından askeri otoritelerin ihtiyaçlarının karşılanması zorunluluğu göz önünde bulundurulmuştur. Bundan dolayı da ulusal egemenlik gerekliliklerinin temel husus olduğu kabul edilmiş ve hava polisliği gibi askeri görevlere öncelik verilmesi sağlanmıştır. Özellikle askeri otoritenin ihtiyacı olan eğitim görevlerinin TAHS'a etkisini en aza indirebilmek için simülatör eğitimlerine öncelik verilmesi sağlanmış ve FUA konsepti geliştirilmiştir. Askeri hava sahası kullanıcılarının eğitim için ayrılmış sahalara ihtiyaç göstermesi kaçınılmaz olduğundan askeri personelin TAHS çalışmalarına dâhil edilmesi planlanmıştır.

Blue Med FAB fizibilite raporunda özenle altı çizilen hususlardan biri; bölge ülkelerinin daha tanımlama safhasında FAB'a üye yapılmasının teşvik edilmesidir. Özellikle AB üyesi olmayıp, EUROCONTROL veya ECAC üyesi²³⁰ olan ülkelerin Avrupa havacılık sistemine mümkün olduğu kadar entegrasyonunun teşvik edilmesi istenmiştir. Arnavutluk ve Ürdün'ün katılım isteği göstermesi bu kapsamda olumlu karşılanmıştır.

Blue Med FAB'a ilişkin kilit performans alanlarının maliyet, kapasite artışı, etkinlik, emniyet, sürdürülebilir çevre ve birlikte çalışabilirlik olduğu ifade edilmiştir²³¹.

²²⁹ Stratis v.d., a.g.e., s.19

²³⁰ Bkz. Bölüm.2 : AB, EUROCONTROL ve ECAC üyelerinin listesi.

²³¹ Stratis v.d., a.g.e., s.23

Hava sahası yapılandırılırken RNAV²³² (area navigation) kabiliyetli sistemlerin yardımı ile mümkün olduğu kadar direkt uçuşa imkan veren rotalar oluşturulacağı, tercihli yol sistemi (alternatif yollar) oluşturularak rezerve edilmiş bölgelerinden etkilenmeden uçuşa imkân verileceği öngörülmüştür.

Yine aynı şekilde hava sahasının esnek kullanımı (FUA) kapsamında geçici olarak askeri amaçlı rezerve edilmiş alanlar oluşturulacağı, bu alanların askeri trafik tarafından kullanımı esnasında sivil trafiğin buradan geçmesi yasaklanırken askeri trafik çalışmasını bitirdiği andan itibaren alanın sivil trafiğe açılacağı öngörülmüştür. Özellik arzeden havada yakıt ikmali ve insansız hava aracı (Unmanned Aerial Vehicle-UAV) gibi uçuşlar için özel usuller oluşturulması da planlamaya alınmıştır.

Söz konusu yapılanmada her ne kadar tüm trafiğin tek elden yönetimi amaçlanmışsa da tüm FAB'ın tek merkezden yönetilmesi zor olacağından toplam alan şu anda var olan FIR'lara benzer sektörlere bölünmüş ve her sektörün kendi sorumlu olduğu sektördeki trafiği yönetmesi kabul edilmiştir.

Şekil 6 : :Blue Med FAB içerisinde muhtemel sektör yapısı²³³.



Bu şekil kesin olmamakla birlikte Blue Med FAB içerisinde oluşturulacak muhtemel sektör yapısını göstermektedir. Her ne kadar raporda oluşturulacak hava sahası yapılanmasının trafik akışını dikkate alacağı ifade edilmişse de

²³² Normalde yollar yerde konuşlu bulunan iki VOR, ADF gibi iki seyrüsefer yardımcısı arasında oluşturulur. RNAV yollarda ise GPS gibi sistemlerin gelişmesi sayesinde uzayda tanımlanan iki nokta (koordinat) arasında yol oluşturulmaktadır.

²³³ Stratis v.d., a.g.e., s.36

şüpheye yer vermeyecek şekilde ülkelerin politik kararlarının bu yapıya etki ettiği görülmektedir. Raporda FAB içerisindeki sektör sınırlarında adaptasyonlar yapılmasının mümkün olduğu ifade edilmesine karşın dış sınırların burada görülenden farklı olmasına imkân olmadığı ifade edilmektedir. Burada sadece TAHS yapılanmasının AB üyesi olmayan ülkeler tarafından da benimsenmesinin operasyonel getirisinden dolayı Blue Med FAB üyesi ülkeler tarafından tam destek alacağı ifade edilmekle yetinilmiştir²³⁴. Raporda birinci fazda, FAB'ın dış sınırlarının modifikasyonunda siyasi çekinceler, silahlı kuvvetlerin ve komşu ülkelerin katılımına ihtiyaç göstermesi nedeniyle muhafazakâr bir yaklaşım sergilendiğinden bahsetmektedir²³⁵.

AB üyesi olmayan komşu ülkelerin katılımının (ki operasyonel akıl bunu gerektirmektedir) tam katılım şeklinde olabileceği gibi gözlemci olarak katılımın da mümkün olduğu vurgulanmaktadır. Bu yolla FAB sahası içerisindeki dağınıklığın giderilmesinin mümkün olacağı değerlendirilmektedir. Zira FAB'ın mevcut coğrafi yapısı ve trafik akışı bir arada düşünüldüğünde etkili direkt rotaların oluşturulması arzu edilen seviyenin altında kalmaktadır.

Katılacak yeni komşu ülkelerin getireceği iş yükü ile üye ülkelere katacağı kazanç karşılaştırıldığında özellikle Blue Med FAB ile trafik akışı olan ülkelerin gerek tam katılım veya gerekse gözlemci olarak katılımı üye ülkeler tarafından arzu edilmektedir.

Bu bağlamda, AB'nin TAHS'ı işlevsel hale getirebilmek için Türkiye'nin anılan projeye dâhil edilmesi gerektiğinin farkında olduğu, fakat mevcut durumda projeyi Türkiye'nin katılımı olmaksızın yürütme siyaseti güttüğü mütalaa edilmekte olup, gene yukarıda değinildiği üzere Türkiye'nin uluslararası anlaşmalardan kaynaklı haklarının peşini bırakmaması gerektiği düşünülmektedir²³⁶.

²³⁴ Stratis v.d., a.g.e., s.36

²³⁵ A conservative approach was adopted in this first phase of the project, to limit the modifications of the external boundaries of the FAB, due to political constraints and the need to further involve Military and neighbouring States as prerequisite for a more comprehensive approach. These issues will be tackled in phase 2.

²³⁶ Serhan Yücel, "AB Tarafından Uygulanması Planlanan Tek Avrupa Hava Sahasına Katılmanın Mevcut Uluslararası Anlaşmalar ve Yunanistan'la Yaşanan Sorunlar Bağlamında İncelenmesi" İstanbul, **Harp Akademileri Komutanlığı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, 2010, s.4-95

VI. BÖLÜM

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

İlk uçağın 1903 yılında uçmasından kısa bir süre sonra 1919 yılında havacılığa ilişkin ilk uluslararası düzenlemenin (Paris Konvansiyonu) yapılması bu alanda gelişmelerin çok hızlı olduğunu göstermektedir. Uluslararası bir mahiyetinin olması ve ülkelerin egemenlik hakları ile yakından ilgili olması nedeniyle siyasi yönünün öne çıkması bu hukuk dalının ayırıcı vasıfları olarak ifade edilebilir. Özellikle uçak sanayinin gelişmesinden sonra hava seyrüseferinin ülkelerin güvenliği açısından öneminin artması bu hukuk dalının siyasi yönünü baskın hale getirmiştir.

Birinci Dünya savaşının galibi olan devletlere iki oy hakkı diğer devletlere tek oy hakkı tanınması nedeniyle ABD de dâhil olmak üzere çoğu devlet 1919 Paris Sözleşmesine taraf olmamıştır. 1926 yılında Madrid Rejimi buna tepki olarak doğmuştur. Daha sonra ülkelerin iki oy hakkından vazgeçmesi ile diğer ülkeler de Paris düzenlemesine dâhil olmuştur. 1928 yılında oluşturulan Havana düzenlemesi bu alandaki bir diğer düzenlemedir ve okyanusun iki yakasında iki ayrı düzenleme olması o dönemde okyanusu aşacak teknik yeterlilikte uçaklar olmaması ile açıklanabilir²³⁷. Paris Sözleşmesi ile ilk defa uluslararası hukukta hava sahasında devletlerin tam ve münhasır egemenliği ilkesi kabul edilmiştir²³⁸.

Bundan sonra oluşturulan Şikago rejiminin ana konusu, oluşturulacak düzenlemelerin liberal mi yoksa sınırlayıcı mı olacağı hususundadır. İkinci dünya savaşından yeni çıkmış olan İngiltere ve Fransa savaştan zarar görmeden çıkmış olan ABD'nin, sivil havacılık pazarını ele geçireceğini görerek liberal görüşe itiraz etmiştir. Bu çatışmalar nedeniyle Şikago Konvansiyonu sonucunda Geçici Sözleşme ve Nihai Senede ek olarak biri ülkelerin birbirine iki serbesti tanıdığı, diğeri beş serbesti tanıdığı iki ayrı sözleşme daha ortaya

²³⁷ Uygur Kılıç, "AB-EUROCONTROL Sivil Havacılık Düzenlemeleri Ve Türkiye'ye Olası Etkileri", İstanbul, **Harp Akademileri Komutanlığı SAREM (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, 2010, s.5-1

²³⁸ Günel, a.g.e., s.65

çıkıştır. Ne var ki ülkelerin çoğu İngiltere tarafından da benimsenen iki serbestliğe ilişkin sözleşmeye imza koyarken çok az ülke ABD'nin benimsediği beş serbesti sözleşmesine imza atmıştır.

Serbestlik taraftarı olanlar beşli serbestliği, korumacı olanlar sadece ikili serbestliği onaylayarak kendi havacılık pazarını koruma yolunu seçmişlerdir. Bu kapsamda bir anlamda Şikago düzenlemelerinden memnun olmayan ülkeler başta ABD olmak üzere diğer ülkelerle ikili anlaşmalar (bilateral agreements) yapmak suretiyle arzu ettikleri düzenlemeleri diğer ülkelere kabul ettirmek istemişlerdir.

ABD tarafından 1944 yılında Şikago Konferansına davet edilen devletler ABD'nin "serbest hava sahası" fikrine Birleşik Krallık'ın da menfaatleri nedeniyle karşı çıkabilmişlerdir. Yeterli ekonomik altyapıya sahip olmadan bir ülkenin hava sahasını yabancı hava araçlarına açmak o ülkenin havacılık endüstrisinin hiç doğmamasına neden olabilirdi. 1944 yılında böyle bir rejim kabul edilmemiş olsaydı, bugün nasıl ki hemen her bilgisayar Microsoft Windows işletim sistemi ile kullanılmakta ise, o zaman da herkes sadece Amerikan havayolu şirketleri ile uçuyor olabilirdi. Bu bağlamda devletlerin eşit olmayan ekonomik güçleri belkide ancak Şikago Rejimi altında bu kadar korunabilmiştir. Bugün birçok devletin havacılık endüstrisine sahip olmasında bu rejimin oldukça etkili olduğu düşünülmektedir²³⁹.

Şikago Sözleşmesi'nin "Nihai Senedi"nin her bir maddesi üniter devletin egemenliğini destekleyici yöndedir. Sözleşme maddeleri üniter devletin hava ülkesindeki hukuki statüsüne halel getirebilecek içerik taşımamaktadır. Sözleşme ekonomik boyut içermemektedir²⁴⁰.

Şikago düzeni bugüne kadar ulus devletlerin hava sahaları üzerindeki mutlak otoritesini garanti altına almıştır. Kara sınırlarını birleştirmiş ve üye ülkeleri arasında serbest dolaşımı hayata geçirmiş olan AB güvenlik tehdidi hissetmeleri durumunda müdahale hakkı saklı kalmak kaydıyla hava sahalarını ulus devletlerin mutlak otoritelerinden çıkarma yolunda Tek Avrupa Hava Sahası

²³⁹ Günel, a.g.e., s.239

²⁴⁰ Kılıç, a.g.e., s.3-31

girişimini başlatmıştır. Dahası bu proje sadece AB üyesi ülkelerle sınırlı kalmamakta Türkiye de dâhil olmak üzere AB ile komşu olan diğer ülkeleri de kapsayabilmektedir.

Her ne kadar TAHS yapılanmasının Şikago Konvansiyonu ile kurulmuş havacılık sistemine bağlı kalacağı öngörülse de geçen zaman içerisinde Şikago Konvansiyonu ile oluşturulmuş olan düzeni yıpratacağı değerlendirilmektedir. TAHS ve konumuz olan FAB girişimleri bir AB projesidir ve etkileri bir siyasi oluşum olarak AB'nin gelecekte sahip olacağı güç ile yakından ilgilidir. Katılım müzakereleri devam eden bir ülke olan Türkiye'nin, üye devlet Yunanistan ile yaşadığı Ege Hava Sahası sorunlarının TAHS yapılanmasından ne şekilde etkileneceği kilit öneme haiz bir konudur.

Devletin hava ülkesi üzerindeki egemenliği 1944 Şikago Sözleşmesinin birinci maddesinde "Her devlet, ülkesi üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır yetkilere sahiptir" demek suretiyle açıkça belirtilmiştir. Sözleşmede hava sahasının dikey sınırı hakkında bir yorum yoktur. Farklı yaklaşımlar bulunmakla birlikte bu konu bugün de tartışmalıdır. Sözleşmenin ikinci maddesinde ise devletin ülkesi "Devletin hâkimiyeti, hükümrancılığı, himayesi veya mandası altında bulunan arazi ile ona bitişik bulunan karasuları" şeklinde tarif edilmiştir.

Devletlerin karasularının bittiği yerde ulusal hava sahası son bulmakta, buradan itibaren açık deniz başlamakta, açık deniz üzerindeki hava sahasında devletlerin egemenlik hakları bulunmamakta ve bu bölge uluslararası hava sahası olarak nitelendirilmektedir. Uluslararası hava sahasında geçerli hukuksal rejim serbestliktir. Uluslararası hava sahasında serbestlik rejimi geçerli olduğu için, bu alanda bütün devletlerin hava araçları, ister sivil ister devlet hava aracı olsun, serbestçe uçuş hakkına sahiptir. Hava araçları uluslararası hava sahasında, ilke olarak, uçuşunda buldukları devletin yetkisi altında bulunmaktadır. Açık denizler üzerinde uçuşla ilgili devletlere verilmiş en önemli sorumluluk sivil hava trafiğinin uçuş emniyetini ihlal edecek davranışlardan kaçınma sorumluluğudur.

Ülkelerin hava sahasının genişliği karasularının genişliğine bağlı olduğuna göre karasularının genişliğinin nasıl belirleneceği bu anlamda çok önemli bir

husustur. Bu kapsamda 1982 BMDHS “Her devlet karasularının genişliğini tespit etme hakkına sahiptir; bu genişlik işbu Sözleşmeye göre tespit edilen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini geçemez” şeklinde bir kural koymuştur. Burada ifade edilen 12 deniz mili belirlenebilecek en fazla mesafedir. Türkiye söz konusu sözleşmeye 12 mil kuralından dolayı taraf olmamıştır. Ayrıca 12 mile ilişkin maddenin aynı sözleşmenin hakkaniyet ve iyi niyete ilişkin 300’üncü maddesini ihlal edecek şekilde kullanılması, sözleşmenin ulaşmak istediği amaca ve ruha aykırıdır. Ege Denizinin hususi yapısı karasularının tarafların karşılıklı görüşmeleri ile belirlenmesini gerektirmektedir.

Yine aynı çerçevede Türkiye ile Yunanistan arasında Ege Hava Sahası sorunlarının temelinde Yunanistan’ın halen geçerli olan 6 deniz millik karasularının ötesinde bir hava sahasına sahip olduğu iddiası ve Atina FIR kapsamında kendisine verilen yetki ve sorumlulukları bir egemenlik aracı olarak kullanma isteği yatmaktadır. Türkiye söz konusu çabaları Yunanistan’ın Ege’yi bir Yunan gölüne çevirme çabası olarak yorumlamaktadır. Ege hava sahası haricinde Ercan Tavsiyeli Hava Sahası kapsamında da Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ve dolayısıyla Yunanistan ile yaşanan hava sahası sorunu mevcuttur.

Ege’de hava sahası sorununun Türkiye’nin milli menfaatleri ile yakından alakalı olduğu akılda tutulmalı, bu kapsamda uluslararası hukuk kurallarının ihlal edilmesi yoluyla Ege’de statükonun bozulmasına müsaade edilmemelidir. Yunanistan’ın hava sahasının 10 mil olmasının kabul edilmesi demek bölgedeki uluslararası hava sahası küçüleceği için sadece Türkiye’nin değil bütün üçüncü tarafların da haklarının ihlali anlamına gelecektir. Zira bu ülkelerin uçaklarının da serbestçe uçabileceği uluslararası hava sahasının bir bölümü Yunanistan’ın milli hava sahası olacak ve uçuş için Yunanistan müsaadesine ihtiyaç olacaktır. Dolayısıyla Türk tezlerinin uluslararası ortamda destek görmesi kaçınılmazdır. Ancak her halükarda sorunun temelini Ege’de sınırların tam olarak belirlenmemiş olmasından kaynaklandığı akılda tutulmalıdır.

Söz konusu sorun Yunanistan’ın 1 Ocak 1981’de AB üyesi olması ile daha karmaşık bir hal almıştır. Artık Yunanistan Ege sorununda Türkiye’nin karşısına tek başına değil AB ile birlikte çıkmakta, AB her ne kadar Türkiye bir aday ülke

olsa da bu olayda kendi çıkarlarını koruyacak şekilde davranmaktadır. Özellikle Ortak Ulaştırma Doktrinini benimseyen AB'nin 2000 yılından sonra hava sahasına ve hava ulaştırmasına ilişkin yeni düzenlemeler yapması bu konuda Türkiye'nin milli menfaatlerini korumak adına tedbirler almasını gerektirmektedir. Ortak ulaştırma doktrini ile AB sektörün hemen her alanında düzenlemeler yapmaya başlamıştır. Özellikle TAHS ile ülkelerin ulusal otoritelerine sıkı sıkıya bağlı bir alan olan hava sahasının yönetimi konusuna teknik ve operasyonel düzenlemeler yapmak suretiyle el atmıştır. Söz konusu girişim ile;

- Uçuş emniyetinin geliştirilmesi,
- Tüm Avrupa üzerindeki hava trafiğinin etkinliğinin artırılması,
- Kapasitenin optimize edilmesi,
- Gecikmelerin azaltılması ve
- Maliyetlerin düşürülerek diğer benzer yapılarla rekabet edebilir bir yapı oluşturulması amaçlanmıştır.

- Emniyet ve çevrenin korunması bağlamında EASA oluşturulmuş ve

- Gürültü seviyelerinin kontrolü için kurallar konmuştur. Kurmuş olduğu rejimi komşu ülkelere de yayması ve kendi bölgesine uçuş yapacak uçaklara getirdiği düzenlemeler ile AB, uluslararası alanda artan bir şekilde etkili olmuştur. Ayrıca ABD de dâhil olmak üzere üçüncü ülkelerle havacılık hizmetlerine ilişkin anlaşmalar imzalamıştır²⁴¹.

TAHS projesi detaylı olarak hazırlanmış ve pek çok bileşenden oluşan bir proje olmakla birlikte ²⁴² en önemli bileşenleri Avrupa için tek bir Uçuş Malumat Bölgesi (EUIR, sonrasında EFIR), FAB'lar ve FUA'dır.

Avrupa İçin Tek Bir Uçuş Malumat Bölgesi'nin (FIR) oluşturulmasına kapsamında başlangıçta sadece yüksek hava sahalarının birleştirilmesi planlanmış iken ikinci mevzuat paketi ile alçak hava sahalarını da kapsayacak şekilde geliştirilmiştir. Ancak bilindiği üzere bir FIR'ın oluşturulması veya FIR sınırlarında değişiklik yapılması öncelikle bölgesel toplantılarda karar alınması

²⁴¹ H, Kassim, H, Stevens, "Air Transport And The European Union", London, 2010, Palgrave, s.54

²⁴² Konuya ilişkin detaylı bilgi edinmek isteyen okuyucular DHMİ tarafından yayınlanan "Tek Avrupa Hava Sahası Uygulamasına Yönelik Zorunluluklar" konulu raporuna bakabilirler.

ve sonra da ICAO genel kurulunda bu kararın benimsenmesi ile mümkün olmaktadır. Bu amaçla Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne (ICAO) gerekli başvurunun koordine edilmesi gündemdedir. AB'nin TAHS olarak belirlediği bölgenin güneydoğu sınırı Türk Hava Sahası olduğundan söz konusu yapılanma özellikle de askeri uçakların uçuşlarına getirebileceği kısıtlamalar nedeniyle Türkiye'yi yakından ilgilendirmektedir.

Avrupa İçin Tek Bir Uçuş Malumat Bölgesi'nin (EFIR) oluşturulmasından sonra ulusal sınırlardan bağımsız olarak bir ya da daha fazla ülke hava sahası, trafik akışı dikkate alınarak ihtiyaca binaen yeniden düzenlenecek ve böylece işlevsel hava sahası blokları (FAB) oluşturulacaktır. Yukarıda izah edilen diğer koşulların yanı sıra, FAB'ların ICAO'da onaylanmış bölgesel anlaşmalardan kaynaklanan şartlara uyması, hava sahası tüzüğü'nün yürürlüğe girdiği tarihte imzalanmış olan bölgesel anlaşmalara riayet etmesi gerektiği belirtilmektedir.

Üçüncü bileşen olan Hava sahasının Esnek Kullanımı (FUA) ise, hava sahasının ortak kullanılması gereken kıt bir kaynak olduğundan hareketle sivil-asker bütün hava sahası kullanıcılarının var olan hava sahasından etkin ve emniyetli bir şekilde faydalanmasına imkân verecek bir girişim olarak tasarlanmıştır. Burada sivil-asker otoriteler arasında koordinasyonun çok iyi kurulması suretiyle askeri trafiğin kullanımı için ayrılmış alanlara faaliyet esnasında sivil uçakların girişi engellenmekte, ancak faaliyet sonrası bu alanların sivil trafikler tarafından da kullanımı sağlanmaktadır. Ayrıca üç sınıf şarta bağlı yol belirlenerek (CDR1, CDR2, CDR3) hava sahasının atıl kalması engellenmekte, optimum kullanım ve kapasite artışı sağlanmış olunmakta, bir yandan da uçuş emniyeti riske edilmemektedir.

Bir ülke üzerindeki hava sahası söz konusu olduğunda sorun yaratmayacak olup aksine son derecede faydalı olacağı değerlendirilen bu girişim, TAHS ülke sınırlarından bağımsız olarak hava sahalarını yeniden şekillendireceğinden birkaç ülke söz konusu olduğunda sorun çıkaracak mahiyettedir. İki-üç ülkenin teknik düzenlemeler imzalamak suretiyle kendi milli sınırları arasında askeri trafiklerin eğitimine ilişkin alanlar oluşturmaları (Almanya-Belçika-Fransa sınırında bu tür askeri eğitim sahaları mevcuttur) iyi bir koordinasyonla

mümkündür. Ancak açık denizler üzerindeki hava sahasında, iki ülke arasında hava sahası ve FIR'a ilişkin sorunlar da varsa, ülkelerden biri AB üyesi değilse sorun çıkması potansiyelinin yüksek olduğu değerlendirilmektedir. Yapılan düzenlemelerin ülkelerin Şikago Konvansiyonu ile getirilen haklarına hanel getirmeyeceği ifade edilmektedir. Ancak Ege hava sahasında Türkiye ile Yunanistan arasındaki mevcut askeri ilişkileri etkileyecek mahiyette olduğu, Ege'deki FIR sorumluluğunun yürütülmesi bağlamında Yunanistan'ın Türk askeri uçaklarına karşı sergilediği hukuksuz tutumun yine Yunanistan tarafından fakat bu kere AB adına sürdürülmesi ve dolayısıyla FUA uygulaması bağlamında Türk askeri uçaklarına negatif ayrımcılık yapılması söz konusu olabileceği yaygın bir kanıdır²⁴³.

Güneydoğu Akdeniz hava sahasında İtalya, Yunanistan, Malta ve Güney Kıbrıs Rum Kesiminin girişimi ile Blue Med FAB çalışması başlatılmıştır. Söz konusu girişime Tunus, Mısır ve Arnavutluk üye, Ürdün ve Lübnan ise gözlemci statüsünde katılmıştır. Blue Med FAB, Türk Hava Sahası sınırında bulunması ve Türk-Yunan hava sahası sorunlarının yaşandığı Ege uluslararası hava sahasının bulunduğu bölgede yer alması sebebiyle önem arz etmektedir.

Ege'de karasuları 6 NM olmasına rağmen hava sahası genişliğinin 10 NM olduğunu iddia eden ve teknik bir sorumluluk olarak belirlenmiş olan FIR sahasını kendi egemen hava sahası olarak kabul ettirmek isteyen Yunanistan'ın, AB üyesi olması nedeniyle bugüne kadar Türkiye ile Yunanistan arasında yaşanan sorunların, Türkiye ile AB arasında yaşanmaya başlanacağı değerlendirilmektedir. Bölgedeki FIR sorumluluğu bölgesel anlaşmalarla belirlendiğinden AB'nin bölgede tek taraflı tasarruflarla, emrivaki ile FIR'ın yapısını değiştirecek, yeni hava koridorları (route) oluşturacak düzenlemeler yapması mümkün değildir.

Bu nedenle, Türkiye'nin dışında olduğu Blue Med girişiminin, hedeflerine ulaşabilmesi için yeni yollar oluşturmak, hava sahası sınıflandırması (airspace classification) yapmak gibi hava sahasının yapısında bir takım değişiklikler yapması gerekecek, aynı bölgede bulunduğu Türkiye'nin bölgesel toplantılarda

²⁴³ Yücel, a.g.e., s.5-10

onayını almak isteyecek ve sonrasında da ICAO'ya başvuracaktır. Bu kapsamda Türkiye, milli tezleri doğrultusunda işlem tesis edilmesi için gerekli argümanlarını hazırlamalıdır. Sadece Ege'nin uluslararası hava sahası değil, Ercan tavsiyeli hava sahasına ilişkin olarak da benzer bir durumla karşılaşılacağı akılda tutulmalıdır. Tam üyelik müzakereleri devam eden Türkiye'nin önüne bu sorunun da bir ön şart olarak getirilmesi ihtimali akla uzak değildir.

Mevcut Blue Med çalışmalarına ilişkin haritalardan Blue Med FAB'ın sınırının Türk-Yunan FIR hattı ile karşılaştırılmasının planlandığı anlaşılmaktadır. Burada AB çıkarlarına da uygun olacağı için hava sahasına ilişkin Yunan tezlerinin esas alınması akla yakın görünmektedir. Böylece Ege'nin tamamı AB hava sahası olacak, bölgede uluslararası hava sahası bulunmayacaktır. Ancak ABD başta olmak üzere uluslararası hava sahasında uçuş yapma hakkı bu şekilde kısıtlanmış olan diğer ülkelerin konuya sıcak bakmayacağı beklenmelidir. Aksi kabul edilse bile, geçerli olan uluslararası kurallara göre Blue Med FAB'ın oluşturulması sürecinde ICAO'nun devreye girerek yeni bir bölgesel anlaşma yapılmasını sağlamasını gerektirmektedir. Atina-İstanbul FIR'ının taraflarının değişmesinin ve FIR görev ve sorumluluğunu AB'ye devreden Yunanistan'ın yerini AB'nin alması söz konusu olacaktır. Sonuç olarak, BLUE MED'in mevcut Atina-İstanbul FIR'ıyla çakışması söz konusu olmasa dahi, bölgedeki mevcut FIR statükosunun değişmesine sebebiyet veren bir oluşum söz konusu olduğundan, yeni durumun mutlaka ICAO nezdinde yapılacak ve Türkiye dâhil tüm ilgili bölge devletlerinin katılacağı bir bölgesel anlaşmayla tescil edilmesi gerekmektedir^{244,245}.

Bu süreç içerisinde Türkiye; kendi menfaatlerine uygun bir politika çerçevesinde, TAHS girişiminde bir oldu bitti ile karşılaşmamak için; uluslararası

²⁴⁴ Şikago Konvansiyonu'nun 11. Ek'inde (Air Traffic Services) açık denizlerdeki FIR sorumluluğunun bölgesel anlaşmalarla düzenleneceği, FIR dahilinde hava trafik hizmetleri sunma sorumluluğunu üstlenmeyi kabul eden devletin; ilgili hizmetleri Ek'in hükümlerine uygun şekilde kurup temin etmeye yönelik düzenleme yapacağı belirtilmiştir. FIR kapsamında hava trafik hizmeti sunma yetkisi bölgesel anlaşmadan kaynaklanmakta olup, kaynağını devletin hükümranlığından almamaktadır. Bu yetki sınırsız olmayıp, bölgesel anlaşmalarla verildiği gibi yine bölgesel anlaşmalarla geri alınabilir.

²⁴⁵ Yücel, a.g.e., s.5-9

hava sahasında yapılacak her türlü düzenlemenin, Şikago Konvansiyonu EK-11, paragraf 2.1.2 gereği; Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) Bölgesel Anlaşmasına sunulması gerektiği hususunda bir ülke politikası belirlemiştir. Devamında, coğrafi konumu ve hava trafik potansiyeli nedeniyle üye olmadan özel bir anlaşma ile Türkiye'nin TAHS içerisine girmesi AB tarafından istenebileceği öngörülerek, söz konusu girişim, Millî Güvenlik Kurulu'nun gündemine taşınmış; karar mekanizmalarında bulunmak kaydıyla tam üye olmadan TAHS girişimi içerisinde yer alınabileceği, bunun olmaması durumunda TAHS girişimine tam üye olduktan sonra dahil olunmasının ülke menfaatlerine olduğu hususunda bir tavsiye kararı alınmıştır. Türkiye'nin karar mekanizmalarında yer almaksızın TAHS'a dâhil olmayacağı 22 Haziran 2006 tarihli MGK bildirisi ile ilan edilmiştir²⁴⁶.

Türkiye'nin bu konudaki yaklaşımını yakından takip eden AB, üye ülkelerin FIR'larının birleşmesinden oluşması nedeniyle mevcut durumda değişiklik yaratmadığını öne sürdüğü EUIR'ı; ICAO bölgesel anlaşmasına sunmadan hayata geçirmeyi düşünmekte ve bu konuda destek aramaktadır.

Bu arada dikkati çeken bir başka gelişme AB'nin yaptırım gücü olmadığı düşünülen EUROCONTROL'ün en önemli iki fonksiyonunu EASA'nın yetki alanı içine alarak, bu sayede EUROCONTROL'ün miadını tamamladığını ve artık AB Hava sahasını; kendi ajansı olan EASA'nın düzenleyeceğini öngörmesidir. Bilindiği üzere Türkiye EUROCONTROL'ün üyesi ancak EASA'nın üyesi değildir.

Türkiye, AB ile tam üyelik müzakereleri kapsamında 2005 yılında imzaladığı Tam Üyelik Müzakere Çerçeve Belgesi (TÜMÇB) ile birlik müktesebatının kabulü konusunda yükümlülük altına girmiş bulunmaktadır. TAHS mevzuatı da birlik müktesebatı içerisinde olduğundan Türkiye'nin söz konusu düzenlemeleri kabul etmek durumunda kalması söz konusu olacaktır. Ancak milli menfaatlerin korunması açısından yukarıda da ifade edilen Türkiye'nin de aralarında bulunduğu bölge ülkelerinin onayı ile değişikliğe onay veren karar verilmesi ve

²⁴⁶ MGK Genel Sekreterliği, <http://www.mgk.gov.tr/Turkce/basinbildiri2006/22haziran2006.htm>, 22 Haziran 2006, Erişim Tarihi:11 Mart 2010

ICAO tarafından karar alınması hususu bu konuda Türkiye'nin elini güçlendirir mahiyettedir. Kaldı ki özellikle Blue Med FAB'ın arzu edilen amaçları gerçekleştirebilmesi için Türkiye'nin girişime katılmasının önemi üye ülkeler tarafından da kabul edilmiş olup, bu husus ülke ismi vermeden raporlarda ifade edilmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken hususlardan bir tanesi; AB mevzuatı her geçen gün yenilenen ve değişen bir mevzuattır. Tam üyelik müzakereleri esnasında söz konusu mevzuat yakından takip edilerek milli menfaatlerimizin zarar görmesine sebep olabilecek bir taahhüdün altına girilmemesine dikkat edilmelidir. AB'nin Türkiye'yi TAHS karar mekanizmalarına dâhil etmeme yönündeki siyasetini bertaraf etmenin tek yolu, Türkiye'nin uluslararası anlaşmalardan kaynaklı haklarını savunmak ve ulusal menfaatleriyle çelişir mahiyetteki hiçbir hususu onaylamamak suretiyle, TAHS bağlamında kendisini bağlayabilecek kararların oluşmasını bloke etmesidir²⁴⁷.

Bu kapsamda Türkiye'nin alabileceği tedbirler ve karşılaşılabileceği senaryolar düşünüldüğünde başlıca dört ihtimal dikkati çekmektedir²⁴⁸;

1. Türkiye'nin TAHS projesinin tamamen dışında kalması,
2. Türkiye'nin TAHS projesine dâhil olması,
 - a. Türkiye'nin Blue Med FAB içerisinde yer alması,
 - b. Türkiye'nin Danube FAB içerisinde yer alması,
3. Türkiye'nin Gözlemci sıfatıyla İlişkileri Devam ettirmesi,
4. TAHS'a katılmamakla birlikte KKTC'nin de içinde olacağı bir FAB'ın

Türkiye tarafından hayata geçirilmesi.

TAHS projesinin dışında kalınması durumunda Türkiye ile Yunanistan arasında Ege'nin uluslararası hava sahasında yaşanan sorunlar Türkiye-AB sorunları olacak, katılım görüşmeleri nedeniyle direktmelerle karşılaşılabilecektir. Tüm Avrupa hava sahasının tek uçuş malumat bölgesine dönüştürülmesi durumunda Ercan Tavsiyeli Hava Sahası da AB'nin ilgi alanına girmiş olacaktır. Ayrıca Ege'nin uluslararası hava sahası Blue Med FAB içerisinde kalacağından bu

²⁴⁷ Yücel, a.g.e., s.5-11

²⁴⁸ Ebcin, Sedat, "Tek Avrupa Hava Sahası Girişimi", Harp Akademileri Dergisi, Şubat 2011, Yıl11, Sayı:31, sf:16-22

bölgede harekât hava trafiği (OAT-Operational Air Traffic) olarak uçuş planı doldurmadan gerçekleştirilecek uçuşlarda da sıkıntı yaşanacaktır.

TAHS projesine dahil olunması alternatifini düşünülürken burada da iki alt alternatif öne çıkmaktadır. Yukarıda ifade edildiği üzere FAB'lar ülke sınırlarından bağımsız olarak trafik akışı ve yoğunluğu esas alınarak oluşturulmalıdır. Türkiye ile komşu olan iki FAB'dan, Danube (Tuna) FAB'ın trafiğinin %24'ünün Türkiye üzerinden geçtiği dikkate alınır, Danube FAB'a katılım da bir alternatif olarak düşünülebilir. Ancak bu %24'ün kaç trafiğe tekabül ettiği Blue Med FAB üzerinden olan trafik akışı ile karşılaştırılmalıdır. Ayrıca Danube FAB'a katılımın Yunanistan ile Türkiye arasındaki hava sahası sorunlarına katkısı olmayacağından burada Blue Med FAB'a katılım üzerinde durulacaktır.

TAHS'ın girişimi kapsamında oluşturulan; icra, planlama ve teknik komitelere ait karar mekanizmalarında yer alınması; AB mevzuatı gereği sadece "tam üye" olunması ile gerçekleşecektir. Bu nedenle tam üyelik perspektifi ile aday üye konumunda olan Türkiye'nin adaylık süreci sonlanmadan, hiçbir şartta karar mekanizması şartı ile TAHS içinde bulunması mümkün değildir.

TAHS'a yönelik tüm komitelerde kararlar; 2/3 nitelikli çoğunluk ile alındığından, tam aday olmadan Türkiye'nin TAHS girişimi içinde "karar mekanizmasında var olma şartıyla" yer almasının;

1. Türkiye'nin muhalefetine rağmen, nitelikli çoğunluk nedeniyle alınacak kararların menfaatlerimize aykırı olması durumunu yaratması,

2. Karar mekanizmasında olmanın bir gereği olarak çıkan kararların Türkiye tarafından uygulanma zorunluluğunun ortaya çıkması,

3. Dahası, oluşabilecek anlaşmazlıklarda; başvuru mercii olan AB Adalet Divanı yetkilerinin de tanınmasını zorunlu kılması gibi sonuçları doğuracağı öngörülmektedir. Bu gerekçelerle de; Türkiye'nin tam üye olmadan TAHS girişimi içinde "karar mekanizmasında var olma şartıyla" yer almasının da ulusal menfaatlerini tam anlamıyla korumada yetersiz kalacağı değerlendirilmektedir.

Öte yandan yukarıda daha önce zikredildiği üzere TAHS kapsamında oluşturulacak Avrupa FIR'ının doğu sınırını; Atina/İstanbul FIR limitinin,

güneydoğu sınırını ise; Ercan Tavsiyeli Hava Sahası (ETHS)'nin içinde yer alan FIR limitinin teşkil edeceği düşünüldüğünde, söz konusu girişimin dışında kalmanın; Türk-Yunan sorunu olarak var olan anlaşmazlıkların, AB-Türkiye sorunu haline getireceği mütalaa edilmektedir.

AB, EFIR konusunda bölgesel anlaşmaya gidileceğini ve ICAO'ya başvurulacağını açıkça ifade ederken, FAB'ların Türkiye'nin bilinen tezlerinin aksine, ICAO'ya gidilmeden oluşturulabileceğini seslendirmektedir. BLUE MED FAB konusunda Türkiye'nin aleyhine bir oldu bitti ihtimal dâhilindedir.

Gelecekte, EFIR'ın altında kalan tüm FIR'ların önemini kaybetmesi ve FIR'ların yerini FAB'ların alması beklenmektedir. Türkiye'nin TAHS dışında kalması ile, Atina-İstanbul FIR limitinin önemini kaybetme, hatta ortadan kalkma ihtimali de kaçırılmış olunacaktır.

Türkiye'nin TAHS girişimine, tam üye oluncaya kadar, gözlemci statüsünde özel bir anlaşma ile katılması durumunda;

1. TAHS kapsamında çıkacak kararları, menfaatlerine aykırı görmesi halinde uygulama zorunluluğunun bulunmayacağı, ayrıca AB Adalet Divanı yetkisini tanımasına gerek kalmayacağı,

2. EFIR'ın doğu ve güneydoğu limitinin Türkiye'yi içine alacak şekilde genişleyeceği, böylece Atina-İstanbul FIR ve ETHS'nin içinde bulunduğu FIR limiti konusunda var olan çekincelerin bütünüyle ikili boyutta kalmaya devam edeceği,

3. Hiç katılmamaktansa TAHS komiteleri içinde gözlemci statüsünde bulunulsa dâhi, nitelikli personel ve aktif katılım ile alınacak kararların; istenen doğrultuda çıkmasının sağlanabileceği mantıklı gözükmektedir.

İçinde GKRY'nin de bulunduğu Blue Med FAB konusunda ise;

1. İtalya tarafından yapılacak bir davet sonucu, Blue Med FAB'a dahil olup, olunmaması hususunun; Türkiye'nin yüzleşmesi gereken bir ikilem olduğu,

2. Blue Med FAB içinde hava trafik hizmetlerinin bütünleştirilmesi beklendiğinden, tüm Akdeniz'i GKRY'nin yönetmesi gibi bir durumun da ihtimal

dahilinde olduğu, bu nedenle BLUE MED FAB'a dahil olunmasının; tarafımızdan benimsenmeyen durumların engellenebilmesini sağlayabileceği,

3. Türkiye'nin söz konusu FAB'a dahil olmasının, adadaki barış görüşmelerinin olumlu sonuçlanmaması durumunda ETHS varlığının korunmasına yardım edeceği, aksi takdirde bunu savunmanın fiiliyatta zor olacağı,

4. FIR'ların yerine geçecek Blue Med FAB içinde yer almanın potansiyel olarak Türkiye'ye fayda sağlayacağı

5. Ancak GKRY'nin var olduğu bir FAB'a bir anlaşma imzalayarak girilmesinin, GKRY'yi tanımayı beraberinde getirip getirmeyeceğinin iyi değerlendirilmesi gerektiği,

6. Blue Med FAB'ın dışında kalarak, menfaatlerimizi korumak adına gerekli müdahalelerin yapılabileceği, bununla beraber AB'nin FAB'lar konusunda ICAO'ya gitmeyi düşünmediği göz önüne alındığında bu durumun zorlaşacağı değerlendirilmektedir.

Blue Med FAB'a karşı KKTC'nin de içinde olacağı bir FAB'ın Türkiye tarafından hayata geçirilmesi bir diğer opsiyon olarak akla gelse de buradan sağlanacak kazanımların diğer alternatifler kadar olmayacağı, ayrıca var olan sorunların çözümüne katkı sağlamayacağı düşünölmektedir.

Diğer yandan TAHS yapılanması nedeniyle gerçekleştirilmek istenen tüm kazanımlar, başta uçuş emniyeti olmak üzere, kural ve teçhizata getirilecek standartlar, gecikmelerin azaltılması, çevrenin korunması, maliyetlerin azaltılması hava sahasının yeniden yapılandırılması gibi avantajlar TAHS'a katılım durumunda Türkiye için de geçerli olacaktır. Özellikle askeri uçuşların FUA uygulamaları kapsamında bir takım kısıtlamalara uğraması kaçınılmaz olacaktır. Ancak bu kısıtlamaların askeri uçuşların etkinliğini etkileyecek oranda olması beklenmemelidir. Sadece barış zamanında askeri uçuşların sivil hava trafiğini etkilemesine engel olmak adına önceden bilgi vermesi istenecektir. Ayrıca AB ve Blue Med FAB üyesi olan GKRY'nin Türk Hava Sahasını kullanması kaçınılmaz olacaktır. Bu husus TAHS'a dahil olunmasa da bir sorun olarak karşımıza çıkacaktır.

Blue Med FAB'a dahil olunması durumunda, EFIR'in hayata geçmesi ile muğlak bir şekilde tanımlanmış olan bugünkü FIR sınırı ortadan kalkmış olacak ve Yunanistan'ın FIR'ı kendi egemenlik alanı gibi gösterme çabası sonuçsuz kalabilecektir. Burada en önemli sorun Türkiye'nin TAHS'a karar mekanizmalarında oy verme yetkisi olmadan katılamayacak olmasıdır.

Ancak Türkiye oy hakkı olmadığı için TAHS ve Blue Med FAB çalışmalarına tam üye olarak katılmasa bile söz konusu çalışmalara gözlemci olarak katılabilir. Böylece bu mekanizmalarda kendi çıkarları aleyhine çıkabilecek kararlara müdahale imkânı olacak, kendi tezlerini anlatarak bu kararlara etki etme şansı bulabilecektir. Karar aleyhine çıksa bile üye olmadığı için bu karara katlanmak zorunda olmayacak, kendini sadece Şikago Sözleşmesinin gereklilikleri ile bağlı sayacaktır. Ayrıca TAHS'ın getirdiği avantajların kendisi için de yararlı olduğu dikkate alındığında bu tedbirlerin yakından takip edilmesi ile kendi hava sahasında benzer düzenlemeler yaparak hem bu avantajlardan faydalanma imkânı bulabilir, hem de ilerde AB'ye tam üyelik durumunda oy hakkı da olacağı için TAHS'a üyeliğe hazır hale gelecektir. Nitekim karar verme mekanizmasında oy hakkı bulunmayan Türkiye'nin Birliğin egemenlik konularını içeren hava sahası politikalarında yer almak konusunda çekinceleri olmakla birlikte, yeni ulaşım rejimine ilişkin teknik konularda işbirliği yaptığı bilinmektedir. ATM 2000+ stratejisi kapsamında Türkiye'deki radar ve kontrol sistemleri yenilenmiştir.

Türkiye gerçekleştirilmek istenen TAHS düzenlemelerinin haklı olarak siyasi yönü üzerinde durmaktadır. Ancak söz konusu düzenlemelerin bir de uçuş emniyeti, çevre, ekonomi gibi göz ardı edilemeyecek yönleri mevcuttur. AB'nin getirmek istediği TAHS düzenlemeleri, ülkelerin kendi hava sahası üzerinde münhasır hak ve yetkileri olduğunu kabul eden ve havacılığın anayasası sayılan Şikago düzenini yıpratıcı nitelikte olup, ülkelerin sahip olduğu bir takım hak ve yetkileri AB kurumlarına vermektedir. Ancak ülkeler bu sayede kazanmayı ümit ettikleri avantajlar için buna rıza göstermektedir.

Sonuç olarak Türkiye'nin Yunanistan ile Ege'nin uluslararası hava sahasında yaşadığı sorunlara karşı en büyük güvencesi üyesi bulunduğu ICAO düzenlemeleri ve Şikago Sözleşmesidir. TAHS uygulamalarının dışında kalsa

dahi gerek Yunanistan gerekse AB tarafından mevcut düzenin değiştirilmesine yönelik baskılara şikago Sözleşmesi ile direnmesi mümkündür. Ancak Türkiye'nin, tamamen dışında kalmak yerine gözlemci sıfatı ile söz konusu düzenlemelere katılması ve oy hakkına sahip olabilecek konuma geldikten sonra da Blue Med FAB'a tam üye olmasının siyasi ve ekonomik çıkarlarını korumak için en uygun seçenek olduğu değerlendirilmektedir.

KAYNAKÇA

Kitap ve Dergiler

- Alşal, A : “Yunanistan'la Hava Sahası Sorunu”, İstanbul, **Hava Harp Akademisi Yayınlanmamış Araştırma Raporu**, 2009.
- Arı, T: “Ege Sorunu ve Türk-Yunan İlişkileri: Son Gelişmeler Işığında Kara Suları ve Hava Sahası Sorunları”, **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, Ankara, Ocak-Haziran 1995, cilt 50, No 1-2, 1996.
- Başeren, S, H: “**Ege Sorunları**”, Ankara, Tüдав Yayinevi, 2006.
- Baykal, M: “Avrupa Birliği ve Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi”, **Aleste Dergisi** , sayı 7-8, 2006.
- Belbez, H: “Hava Hukuku, Konusu ve Mahiyeti”. **AÜ, SBF Dergisi**, 1945.
- Çağa, T, “Hava Hukuku”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları**, İstanbul, 1963.
- Çelik, Edip F. : “**Milletlerarası Hukuk**”, II. Cilt İ.Ü. Yayınları, İstanbul, 1968.
- De Leon, P, M : “**Sovereignty in Aviation**”, Brüksel, Eurocontrol, 2009.
- DHMİ, “**Tek Avrupa Seması (Single European Sky-SES)**”, Basım Yeri Belirtilmemiş, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı Hava Trafik Müdürlüğü, 2006.
- Doganis, R : “The Airline Business in the Twenty-first Century”, New York, **Routledge Taylor and Francis Group**, 2005.
- Ebcin, S : ”Tek Avrupa Hava Sahası Girişimi”, **Harp Akademileri Dergisi**, Şubat 2011, Yıl11, Sayı:31.
- EGE’de Türk Yunan Askeri Sorunları ve NATO, Güney Doğu Avrupa Müttefik **K.K.K.’lığı Yayınları**, 1995.
- Franklin, M : “**Sovereignty and Funtional Airspace Blocks**”, London, Kluwer Law International, 2007.
- Göknil, M, N. : “**Hava Hukuku**”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını, İstanbul, 1951.
- Günel, R, Volkan: “**Uluslararası Havacılık Hukuku**”, İstanbul, Beta Yayınları, 2010.
- Harp Akademileri, “**Türk-Yunan İlişkilerinin Dünü, Bugünü, Yarını**”, İstanbul, Harp Akademileri Basımevi, 1994.
- Kassim, H; Stevens, H : “**Air Transport And The European Union**”, London, 2010, Palgrave.

- Kılıç, U : “AB-EUROCONTROL Sivil Havacılık Düzenlemeleri Ve Türkiye'ye Olası Etkileri”, İstanbul, **Harp Akademileri Komutanlığı SAREM (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, 2010.
- Köni, Hasan S: “Uçaklara Karşı Girişilen Eylemlerin Uluslararası Hukukta Doğurduğu Sorunlar”, **Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları**, Sayı 103, 1977.
- Kurumahmut, A: “**Ege'de Temel Sorun - Egemenliği Tartışmalı Adalar**”, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1998.
- MGK Genel Sekreterliği,
<http://www.mgk.gov.tr/Turkce/basinbildiri2006/22haziran2006.htm>.
22 Haziran 2006, Erişim Tarihi:11 Mart 2010.
- Oran, B : “Yunanistan’ın Lozan İhlalleri”, Ankara, **Stratejik Araştırma ve Etütler Milli Komitesi Araştırma Projeleri Dizisi**, 1999.
- Özçelik, E, Ş: “TAHS Girişiminin AT ve Türkiye'ye Olası Etkileri Üzerine Bir Değerlendirme”, Ankara, **Yayınlanmamış AB Uzmanlık Tezi**, 2008.
- Pazarıcı, H : “**Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap**”, Turhan Kitabevi, Ankara, 1998.
- Pazarıcı, H: “**Uluslararası Hukuk**” Ankara, Turhan Kitabevi, 2008.
- Sar, C; Meray, S: “İzinsiz Giren Yabancı Uçakların Uluslararası Hukuk Açısından Yarattığı Sorunlar”, **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, Ankara, cilt 27, sayı 3, 1972.
- Schmitt, C: “The European Aviation Safety Agency: **A new regulatory authority for European aviation**”, Fast Magazine, 2005.
- Shaw, Malcolm N.: International Law, Cambridge University Press, Cambridge, 2003.
- Stratis, P; Cantoni, C; Kioussis, A; Sant, R; Rejeb, M; Ragheb, M : “**Blue Med FAB Phase:1 FEASIBILITY STUDY Final Report**”, Roma, ENAV SpA, 2008.
- Toluner, S: “**Milletlerarası Hukuk Dersleri**”, İstanbul, Beta Yayınları, 1996.
- US Navy, Dep. Of Defense, “**The Commander’s Handbook on The Law of Naval Operations. ABD**”, ABD Deniz Kuvvetleri, 2007.
- Ünal, Ş: “**Uluslararası Hukuk**”, Ankara, Yetkin Yayınları, 2005.
- Yücel, S : “AB Tarafından Uygulanması Planlanan Tek Avrupa Hava Sahasına Katılmanın Mevcut Uluslararası Anlaşmalar ve Yunanistan'la Yaşanan Sorunlar Bağlamında İncelenmesi” İstanbul, **Harp Akademileri Komutanlığı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, 2010.

Belgeler

- “Implementing Political Commitments”, http://www.stabilitypact.org/rt/SES_Brochure_Final-EN.pdf.
- 10 Kasım 2001 tarihli Single European Sky, HLG Raporu.
- 1944 Şikago Sivil Havacılık Sözleşmesi (“Şikago Konvansiyonu”),
- 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu.
- 54. European Commission Directorate-General for Energy and Transport, The Single European Sky.
- 549/2004 framework regulation OJ L 96/1
- DPT Müsteşarlığı 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu.
- EUROCONTROL “Hava Seyrüsefer Güvenliği İçin İşbirliği Uluslararası Sözleşmesi Birleştirme Protokolü Konusundaki Diplomatik Konferansın Son Senedi” (Brüksel, 27 Haziran 1997).
- EUROCONTROL Performance Review Report for 2009, Brüksel, 2010
- European Commission Directorate-General for Energy and Transport, The Single European Sky,
- Evaluation of Functional Airspace Block (FAB) Initiatives and their Contribution to Performance Improvement, By EUROCONTROL Performance Review Commission, October 2008.
- ICAO Assembly Resolution A32-11, A37-5
- ICAO Doc 7055, MID/2-RAC.
- ICAO Doc. 9826-Supplement.
- ICAO Final Report of the Rules of the Air and Air Traffic Control. Committee, 2’nd Middle East Regional Air Navigation Meeting (İstanbul, October-November 1950), Doc.7055, MID/2-RAC, Montreal, February 1951.
- ICAO Working Paper, Determination of a Definition of Aviation Safety, AN-WP/7699, 11 December 2001.
- IMO Hamburg Denizde SAR Konvansiyonu, 1979.
- IP/00/1481 no’lu “A decisive new step towards a single European sky: The report of the High Level Group on Air Traffic Reform” başlıklı basın duyurusu, Brussels, 18 Aralık 2000
- IP/03/1702 nolu “One Single sky for the whole EU” konulu 10 Aralık 2003 tarihli AB’liği basın açıklaması.
- Official Journal of the EU on March 2004, OJ L 96 31.3.2004.
- Oxford Aviation Services, “**Air Law**”, Jeppesen GmbH, Frankfurt, 2001.

- Parliament and Council Regulation 1592/2002 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency (EASA). 15 July 2002. OJ No L 240/1, 7.September 02.
- Resmi Gazete : 12 Haziran 1945, sayı 6029.
- Resmi Gazete : 14 Nisan 2009, sayı 27200.
- Resmi Gazete : 29 Kasım 1975, sayı 15427.
- Resmi Gazete : 31 Mart 1973, sayı 14493.
- TBMM'nin 8 Haziran 1995 tarihli kararı.
- The creation of the Single European Sky, document COM(1999) 614 of December 1999.
- The Single European Sky Broşürü, "Broadening horizons for air Travel", Lüksemburg, 2002.
- Tokyo Sözleşmesi.
- US Navy, Dep. Of Defense, "**The Commander's Handbook on The Law of Naval Operations. ABD**", ABD Deniz Kuvvetleri, 2007
- US/Europe Comparison of ATM Related Operational Performance, Produced by PRC and the Air Traffic Organization Strategy and performance Business Unit, Eurocontrol, Belgium, 2009.

ÖZGEÇMİŞ

1969 yılında Yozgat'ta doğan Hanifi Aslaner 1987 yılında Maltepe Askeri lisesinden, 1991 yılında Hava Harp Okulundan, 1996 yılında Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesinden mezun oldu. 1992'den 2002 yılına kadar C-130 uçaklarında, 2006 yılına kadar NATO'nun AWACS uçaklarında Seyrüsefer Subayı olarak görev yaptı. Halen Hava Kuvvetlerinde görev yapmakta olup 2010-2011 eğitim ve öğretim yılında Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde Uluslararası İlişkiler Yüksek Lisans Programı'na başladı

Evlili ve iki erkek çocuk babası olan Hanifi ASLANER, İngilizce bilmektedir.