

**TÜRK HAVA KURUMU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**TEK AVRUPA HAVA SAHASI KAPSAMINDA TÜRKİYE’NİN
KARŞILAŞTIĞI ENGELLERE İLİŞKİN UZMAN GÖRÜŞLERİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Ufuk EROL

Havacılık İşletmeciliği Anabilim Dalı

Havacılık İşletmeciliği Programı

MAYIS 2015

**TÜRK HAVA KURUMU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**TEK AVRUPA HAVA SAHASI KAPSAMINDA TÜRKİYE'NİN
KARŞILAŞTIĞI ENGELLERE İLİŞKİN UZMAN GÖRÜŞLERİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Ufuk EROL

1303830021

Havacılık İşletmeciliği Anabilim Dalı

Havacılık İşletmeciliği Programı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Erdal DURSUN

Türk Hava Kurumu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nün 1303830021 numaralı Yüksek Lisans öğrencisi "Ufuk EROL", ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı "TEK AVRUPA HAVA SAHASI KAPSAMINDA TÜRKİYE'NİN KARŞILAŞTIĞI ENGELLERE İLİŞKİN UZMAN GÖRÜŞLERİ" başlıklı tezini, aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

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



Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Aydan CAVCAR
Anadolu Üniversitesi



Yrd. Doç. Dr. Semih ŞAHİNEL
Türk Hava Kurumu Üniversitesi



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



Tez Savunma Tarihi: 28 Mayıs 2015

**TÜRK HAVA KURUMU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE**

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum, “TEK AVRUPA HAVA SAHASI KAPSAMINDA TÜRKİYE’NİN KARŞILAŞTIĞI ENGELLERE İLİŞKİN UZMAN GÖRÜŞLERİ” adlı çalışmamın, tarafımdan akademik etik ve kurallara aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım kaynakların kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.



21.05.2015

Ufuk EROL

ÖNSÖZ

Avrupa'nın son yıllarda havacılık alanında yürüttüğü en önemli proje olan Tek Avrupa Hava Sahası incelenerek, dünya havacılığında yükselen değer olan Ülkemizin bu oluşuma katılımı önündeki engeller ile bunlar karşısındaki muhtemel çözüm önerilerinin irdelendiği bu tez çalışmamda sağladığı her türlü destek için çok değerli tez danışmanım Yrd. Doç. Dr. Erdal DURSUN'a teşekkürlerimi sunarım.

Tez çalışma sürecinde yapmış olduğum mülakatlar için değerli zamanlarını ayırarak tecrübelerini benimle paylaşan Sn. Haydar YALÇIN, Sn. Maurizio CASTELLETTI, Sn. Onur ERTUĞRUL, Sn. Serkan ÇELİK ve Dr. Mete ÇELİKTİN'e teşekkür ederim.

Son ve en önemli olarak ise, tüm hayatım boyunca benden desteklerini hiç esirgemeyen başta rahmetli annem ile hayatımın en değerli örneği babam olmak üzere çok değerli aileme ve kendilerine ait zamanımdan kısmama rağmen, mutlu ve huzurlu bir aile ortamı sağlayan, çalışmalarımın en büyük destekçisi sevgili eşim Leyla EROL'a ve kızım Zeynep EROL'a şükranlarımı sunarım.

Mayıs, 2015

Ufuk EROL

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	iv
İÇİNDEKİLER	v
TABLO LİSTESİ.....	vii
ŞEKİL LİSTESİ.....	viii
KISALTMALAR LİSTESİ.....	ix
ÖZET.....	xiii
ABSTRACT.....	xiv
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM	5
1. TEK AVRUPA HAVA SAHASI	5
1.1 Tek Avrupa Hava Sahası Mevzuat Safahatı	5
1.2 TAHS Çerçevesinde Geliştirilen Düzenlemeler	7
1.2.1 TAHS'ın Uygulanmasının Hızlandırılması (SES II+)	17
1.2.2 Tek Avrupa Hava Sahası ATM Araştırmaları (SESAR)	20
1.2.3 Fonksiyonel Hava Sahası Blokları (FAB).....	22
1.3 Tek Avrupa Hava Sahası Projesinin Mantıksal Arka Planı.....	26
1.3.1 ABD ile Avrupa ATM Operasyonel Performans Mukayesesi.....	26
1.3.1.1 PRR/4 ABD – Avrupa ATM performans mukayesesi	27
1.3.2 EUROCONTROL'ün Kuruluşu.....	34
1.3.3 Avrupa Hava Trafığı, Beklenen Artış ve Kapasite Durumu	37
1.4 TAHS Genel Değerlendirme	41
İKİNCİ BÖLÜM	45
2. AVRUPA BİRLİĞİ	45
2.1 Avrupa Birliği Tarihsel Süreç.....	45
2.2 Türkiye'nin Avrupa Birliği Üyelik Macerası	49
2.3 Türkiye – Avrupa Birliği Havacılık İlişkileri	57
2.4 Türkiye TAHS Üyesi Olabilir mi?	64
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	67
3. TÜRKİYE'NİN TEK AVRUPA HAVA SAHASI'NA KATILIMININ ÖNÜNDEKİ ENGELLER VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ	67
3.1 Ege Sorunu.....	67
3.1.1 Hava Sahasının Genişliği Sorunu.....	69
3.1.2 FIR Hattı ve Hava Trafik Hizmeti İle İlgili Sorunlar.....	71
3.1.3 NOTAM ve Hava Trafik Hizmeti Sorumluluğunun İstismarı Sorunu	74
3.1.4 Uçuş Planı Sorunu.....	75
3.1.5 Uygun Olmayan Hava Sahası Düzenlemeleri Sorunu	76
3.1.5.1 Limni TMA.....	76
3.1.5.2 G-18 Havayolu	76
3.1.6 Ege Sorunlarının Geleceği	77
3.2 Kıbrıs Sorunu.....	79

3.3 Politik Kararlılık ve İrade	84
3.4 Tek Hava Sahası Komitesi (SSC).....	85
3.5 Cebelitarık Örneği	86
3.6 Birleşik Krallık – İrlanda (UK-IR) FAB Örneği	86
3.7 Karadeniz FAB	87
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	88
4. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	88
KAYNAKÇA	92
EKLER.....	99
Ek-A: Mülakat Soruları	100
Ek-B: Mülakatlar	101
ÖZGEÇMİŞ.....	114

TABLO LİSTESİ

Tablo 1.1 : 1 Temmuz 2008 itibarı ile mevcut FAB girişimleri listesi.	23
Tablo 1.2 : ABD ve Avrupa personel kaynakları mukayesesi	29
Tablo 2.3 : ABD ve Avrupa 2013 yılı ATM sistemi parametreleri	30

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.1	: 1 Temmuz 2008 itibarı ile mevcut FAB Girişimleri Haritası	24
Şekil 1.2	: Blue Med FAB’ında içerisinde yer aldığı FAB haritası.	25
Şekil 1.3	: ABD ve Avrupa askeri üst hava sahaları.	28
Şekil 1.4	: ABD ve Avrupa ANS maliyetleri mukayesesi	29
Şekil 1.5	: ABD ve Avrupa özel kullanımlı hava sahaları mukayesesi.....	31
Şekil 1.6	: 2011 Yılında Avrupa’da FDP sağlayıcıları.....	33
Şekil 1.7	: ABD ve Avrupa’da IFR trafiğin değişimi	34
Şekil 1.8	: EUROCONTROL ajansı misyon bildirisi	37
Şekil 1.9	: Avrupa 1990-2020 IFR Uçuş değişimi	38
Şekil 1.10	: 2035 yılı Avrupa hava trafik artış trend tahmini.....	39
Şekil 2.1	: Türkiye bölgesel işbirliği haritası.	59
Şekil 3.1	: Karasularının genişliğine göre Ege denizinde durum.	71

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ACC	: Area Control Centre Saha Kontrol Merkezi
ACI	: Airports Council International Uluslararası Havaalanları Konseyi
AECMA	: European Association of Aerospace Industries Avrupa Havacılık-Uzay Endüstrileri Kurumu
AFCAC	: African Civil Aviation Commission Afrika Sivil Havacılık Komisyonu
 AIS	: Aeronautical Information Services Havacılık Bilgi Hizmetleri
ANS	: Air Navigation Services Hava Seyrüsefer Servisleri
ANSP	: Air Navigation Service Provider Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcı
ATAD	: Avrupa Toplulukları Adalet Divanı
ATFM	: Air Traffic Flow Management Hava Trafik Akış Yönetimi
ATC	: Air Traffic Control Hava Trafik Kontrol
ATCO	: Air Traffic Controller Hava Trafik Kontrolü
ATFM	: Air Traffic Flow Management Hava Trafik Akış Yönetimi
ATM	: Air Traffic Management Hava Trafik Yönetimi
BM	: Birleşmiş Milletler
CANSO	: The Civil Air Navigation Services Organisation Sivil Hava Seyrüsefer Hizmetleri Organizasyonu
CFMU	: Central Flow Management Unit Merkezi Akış Yönetim Birimi
CODA	: Central Office for Delay Analysis Gecikme Analizleri Merkez Ofisi
CNS	: Communication Navigation Surveillance Haberleşme Seyrüsefer Gözetim
CRCO	: Central Route Charges Office Merkezi Yol Ücretleri Ofisi
D-8	: Developing Eight Gelişmekte Olan Sekizli

DG-MOVE	: The Directorate-General for Mobility and Transport Mobilite ve Ulaştırma Genel Müdürlüğü
DHMI	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi
EASA	: European Aviation Safety Agency Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı
EATMP	: European Air Traffic Management Program Avrupa Hava Trafik Yönetimi Programı
EATCHIP	: European Air Traffic Control Harmonization and Integration Programme Avrupa Hava Trafik Kontrol Uyumlaştırma ve Entegrasyon Programı
EATMN	: European Air Traffic Management Network Avrupa Hava Trafik Yönetim Ağı
ECAC	: European Civil Aviation Conference Avrupa Sivil Havacılık Konferansı
ESARR	: EUROCONTROL Safety Regulatory Requirements EUROCONTROL Emniyet Düzenleyici Gereksinimleri
ESIMS	: ESARR Implementation Monitoring and Support ESARR Uygulama İzleme ve Destek
ETHS	: Ercan Tavsiyeli Hava Sahası
EUROCONTROL	: European Organization for The Safety of Air Navigation Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı
EUR	: European Upper Flight Information Region Avrupa Üst Uçuş Bilgi Bölgesi
FAA	: Federal Aviation Administration Federal Havacılık İdaresi
FAB	: Functional Airspace Block Fonksiyonel Hava Sahası Bloğu
FABEC	: The Functional Airspace Block Europe Central Merkez Avrupa Fonksiyonel Hava Sahası Bloğu
FDP	: Flight Data Processing Uçuş Veri İşleme
FIR	: Flight Information Region Uçuş Bilgi Bölgesi
FUA	: Flexible Use of Airspace Hava Sahasının Esnek Kullanımı
GAT	: General Air Traffic Genel Hava Trafiği
GKRY	: Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
HLA	: High Level Agreement Üst Düzey İşbirliği Anlaşması
HLG	: High Level Group Yüksek Seviyeli Grup
HUA	: Hava Ulaşım Anlaşması
IATA	: International Air Transport Association Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği
IANs	: Institute Of Air Navigation Services Hava Seyrüsefer Hizmetleri Enstitüsü
IFR	: Instrument Flight Rules Aletli Uçuş Kuralları

ICB	: The Industry Consultation Body Endüstri İstişare Organı
JAA	: Joint Aviation Authorities Birleşik Havacılık Otoriteleri
KEİ	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği
KKIEG	: Karadeniz Kafkas ICAO Eşgüdüm Grubu
KKTC	: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
MÖ	: Milattan Önce
MS	: Milattan Sonra
MUAC	: Maastrich Upper Area Control Centre Maastrich Üst Hava Sahası Kontrol Merkezi
NATO	: North Atlantic Treaty Organization Kuzey Atlantik Antlaşması Teşkilatı
NOTAM	: Notice to Airmen Havacılara Uyarı (Yayın)
NM	: Network Management/Manager Ağ Yönetimi/Yöneticisi
NSA	: National Supervisory Authority Ulusal Gözetim Otoritesi
OAT	: Operational Air Traffic Operasyonel Hava Trafığı
PRB	: Performance Review Body Performans İnceleme Organı
PRC	: Performance Review Commission Performans İnceleme Komisyonu
PRR	: Performance Review Report Performans İnceleme Raporu
PRU	: Performance Review Unit Performans İnceleme Birimi
RSOO	: Regional Safety Oversight Organization Bölgesel Emniyet Gözetim Organizasyonu
RVSM	: Reduced Vertical Separation Minima Azaltılmış Dikey Ayırma Minimumu
SAFA	: Safety Assessment of Foreign Aircraft Yabancı Hava Araçlarının Emniyet Değerlendirmesi
SAR	: Search and Rescue Arama ve Kurtarma
SEFIR	: Single European Flight Information Region Tek Avrupa Uçuş Bilgi Bölgesi
SES	: Single European Sky Tek Avrupa Hava Sahası
SESAME	: Single European Sky Implementation Programme Tek Avrupa Hava Sahası Uygulama Programı
SESAR	: Single European Sky Air Traffic Management Research Tek Avrupa Hava Sahası Hava Trafik Yönetimi Araştırmaları
SESAR-JU	: SESAR Joint Undertaking SESAR Ortak Girişimi
SHGM	: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

SLO	: State Liaison Office Ülke İrtibat Ofisi
SRC	: Safety Regulation Commission Emniyet Düzenleme Komisyonu
SSAP	: Strategic Safety Action Plan Stratejik Emniyet Eylem Planı
SSC	: Single Sky Committee Tek Hava Sahası Komitesi
TAHS	: Tek Avrupa Hava Sahası
TMA	: Terminal Maneuvering Area Terminal Manevra Sahası
TMAG	: Turkey-Middle East Aviation Group Türkiye Orta-Doğu Havacılık Grubu
TRACECA	: Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia Avrupa-Kafkaslar-Asya Ulaştırma Koridoru
UDHB	: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
UIR	: Upper Information Region Üst Uçuş Bilgi Bölgesi
UK	: United Kingdom Birleşik Krallık
USD	: United States Dollar Amerikan Doları

ÖZET

TEK AVRUPA HAVA SAHASI KAPSAMINDA TÜRKİYE’NİN KARŞILAŞTIĞI ENGELLERE İLİŞKİN UZMAN GÖRÜŞLERİ

EROL, Ufuk

Yüksek Lisans, Havacılık İşletmeciliği Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Erdal DURSUN

Mayıs - 2015, 114 sayfa

Tek Avrupa Hava Sahası (TAHS), Avrupa Birliği’nin Hava Trafik Yönetimi (ATM) alanındaki bütünleşmesinin temel aracı ve hâlihazırda çalışmaları devam eden en büyük projelerinden bir tanesidir. TAHS, daha ekonomik hava sahası yoluyla Birlik vatandaşlarına daha iyi imkânlar sağlamayı ve çevresel faktörleri daha fazla hesaba katarak gelecek nesillere daha iyi bir ortam miras bırakmayı hedefleyen AB ulaştırma politikasının bir alt bileşenidir.

Türkiye, konumu ve gelişmekte olan havacılık yapısı ile TAHS girişiminden azami yarar sağlanmasına katkı sağlayabilecek en önemli paydaşlardan bir tanesidir. Ne var ki, Türkiye’nin TAHS’a katılımı önünde başta Ege ve Kıbrıs sorunları olmak üzere bir takım engeller bulunmaktadır.

Bu çalışmada, TAHS girişiminin temel unsurları ile mantıksal arka planı açıklanmakta, Türkiye ile AB ilişkilerinin tarihi sürecine değinilmekte, Türkiye’nin TAHS’a katılımının önündeki engeller ortaya konulmaya çalışılmakta ve bu engeller için olası çözüm önerileri belirlenmeye çalışılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Tek Avrupa Hava Sahası, Havacılık, Hava Trafik Yönetimi, İşlevsel Hava Sahası Blokları, Avrupa Birliği, Ege Sorunları

ABSTRACT

EXPERT VIEWS ON THE OBSTACLES THAT TURKEY FACES WITHIN THE CONCEPT OF SINGLE EUROPEAN SKY

EROL, Ufuk

Master, Department of Aviation Management

Thesis Supervisor: Asst. Prof. Dr. Erdal DURSUN

May - 2015, 114 pages

Single European Sky (SES) is one of the basic instruments of the European Union's integration under the Air Traffic Management (ATM) domain and one of the most important on-going projects. SES is a sub item of the EU transport policy, that aims providing better opportunities to the citizens of the Union via more economic Airspace and hand down a better environment to the next generations with due regard to the environmental factors.

Turkey, with its position and growing aviation structure, is among the most important stakeholders, which could contribute to gain the maximum benefit from the SES initiative. However, there are some obstacles in front of the Turkey's integration to the SES, Aegean and the Cyprus disputes are in the lead.

In this study, primary elements and logical background of the SES are explained, time course of the European Union (EU) and Turkey relations are mentioned, it was tried to put forward the obstacles for the Turkey's integration to the SES and define some possible solutions to these obstacles.

Key Words: Single European Sky, Aviation, Air Traffic Management, Functional Airspace Blocks, European Union, Aegean Dispute

GİRİŞ

Hava sahaları, ana kara ve ada gibi kara parçaları veya deniz, göl, okyanus vb. su kütleleri üzerinde yer alan ve boyutları çeşitli mevzuat ve antlaşmalar yoluyla belirlenmiş olan atmosfer kütleleridir.

ICAO terminolojisinde ise; alfabetik olarak tanımlanmış, içerisinde belirli tipte uçuş operasyonlarının gerçekleştirilebildiği ve hava trafik hizmetleri ile operasyon kurallarının belirlendiği tanımlanmış boyutlarda hava sahaları ATS Hava Sahası olarak ifade edilmektedir.

Günümüzde kullanılmakta olan kapsadığı alan açısından en büyük hava sahası birimi FIR'dır. Ülkelerin hava sahaları ve civarları, ülke büyüklüğü, hava trafik durumu, konum ve teknik altyapı gibi etmenlere bağlı olarak bir veya daha fazla FIR şeklinde bölünür. FIR içerisinde uçuş bilgi ve ikaz hizmeti sağlanan boyutları tanımlanmış hava sahalarıdır. FIR'lar deniz seviyesinden itibaren belirli bir irtifaya kadar olan bölgeyi kapsar ve sonrasında UIR başlamaktadır (ICAO, 2001).

ATM ise hava sahası yönetimi, hava trafik hizmetleri ve hava trafik akış yönetimi dâhil hava sahasının ve hava trafiğinin emniyetli, ekonomik ve verimli şekilde dinamik ve entegre yönetimidir (ICAO, 2007).

Tek Avrupa Hava Sahası, TAHS, Avrupa Birliği'nin ATM alanındaki bütünleşmesinin temel aracı ve hâlihazırda çalışmaları devam eden en büyük projelerinden bir tanesidir. Ancak, Türkiye'nin bu projeye katılımı önünde bir takım engeller bulunmaktadır.

Bu tezde ilk olarak TAHS'a odaklanılmakta, TAHS'ın doğuşu, mantık arka planı ile temel unsurları hakkında bilgi verilmektedir. Sonrasında ise Türkiye-AB ilişkilerinin tarihi sürecinden yola çıkılarak Türkiye'nin TAHS'a entegrasyonunun önündeki engeller belirlenmeye ve bunlara muhtemel çözüm önerileri getirilmeye çalışılmaktadır. Bu vesileyle, Avrupa havacılık sisteminin güçlenen unsuru olan Türkiye ile mevcut yapının çekirdeğini oluşturan AB'nin entegrasyonu yolunda

önemli bir adım olan Türkiye'nin TAHS oluşumuna katılımı için çözüm önerileri ortaya konulmaya çalışılmaktadır.

TAHS fikri görünen yüzüyle 1990'lı yılların sonlarında yaşanan gecikmelere bir tepki veya çözüm arama amacıyla çıkmıştır. Ancak, oluşumun temel hedeflerine ve özüne bakıldığında bu fikrin 1950'li yılların sonlarında ortaya çıkan ve 1960 yılında imzalan sözleşme ile hayata geçirilmeye başlanan EUROCONTROL'un kuruluşuna dayandığını söylemek yanlış olmayacaktır. Zira 1960 yılında Belçika, Birleşik Krallık, Fransa, Federal Almanya ve Hollanda'nın EUROCONTROL'ü kurarken temel amaçlarının üst hava sahalarında ortak bir şekilde hizmet sağlanması olduğu bilinmektedir. Bu fikir tam olarak hayata geçirilememiş olmasına rağmen 1972 yılında MUAC'ın kurulması ile kısmen gerçekleştirilebilmiştir.

AB'nin genişleme sürecine bakıldığında iki boyutlu bir ilerleme göze çarpmaktadır.

AB zaman zaman derinleşme stratejisi, zaman zaman da genişleme stratejisi uygulamıştır. Bazı dönemlerde ise, her iki strateji birlikte uygulanmıştır. AB'nin daha fazla entegrasyon yönünde adımlar atması "derinleşme" olarak adlandırılırken, yeni üyeler olarak bunları AB'ne entegre etmeye çalışması "genişleme" olarak bilinmektedir. Tek Pazar Programı ve Euro'nun tek para olarak kullanılmaya başlanması, derinleşme stratejilerinin bazılarıdır (Atik, 2012).

TAHS fikri de AB'nin uyguladığı derinleşme stratejisinin bir örneği olarak karşımıza çıkmaktadır. Dolayısıyla, TAHS girişimi izole bir şekilde tek başına bir yapıda değil, havacılık sektörünü güçlendirecek genel politikanın bir parçasıdır (Castelletti, 2014).

Avrupa Hava sahasındaki hava trafiğinin hızla artması sebebiyle 1990'lı yılların sonlarına doğru gecikmeler önemli bir etki yapmaya başlamıştır. Bu sebeple AB Komisyonu ATM alanında bir reform kararı almak durumunda kalmıştır. Bu kararın alınmasında endüstrinin etkisi de küçümsenmeyecek seviyededir. Zira yetersiz kapasite, geri kalmış teknolojiler ve bölünmüşlük gibi sebeplerle ortaya çıkan gecikmeler ile ilave maliyet çok ciddi boyutlara ulaşabilmektedir.

2008 yılında başlayan küresel mali krizin etkisiyle Avrupa havayolları 2008 yılında 16,8 milyar USD ve 2009 yılında 11 milyar USD zarara uğramışlardır.

Benzer şekilde azalan trafik ve yolcu sayısı nedeniyle ANSP'ler ve havaalanları da önemli seviyede zarara uğramışlardır (McMillan, 2010).

Sadece bu örnek dahi havacılığın ekonomik ölçeği hakkında fikir verebilmektedir. Avrupa'nın 1970 ve 1980'li yıllarda hava sahasına ve altyapıya yeterince yatırım yapmamış olması 1990'lı yıllarda yoğun hava trafiği gecikmelerine zemin hazırlamıştır. Bu durumun tekrarından kaçınması için, endüstrinin zamanında ve yeterli yatırım ile kapasite açığına engel olması gerekmektedir. Kapasite açığı yalnızca maliyetli gecikmelere değil çevresel etkilere de neden olmaktadır (McMillan, 2010).

TAHS girişimi ile daha kısa rotalar ve uçuş verimliliğinin artırılması, buna bağlı olarak CO₂ salınımı ile bilet ücretlerinin düşürülmesi ve netice itibarı ile temel hedef kitle olan yolcular ile eşya için fayda sağlanması hedeflenmektedir (Castelletti, 2014). Bu yaklaşım, TAHS girişiminin yalnızca hava sahası ve operasyonel usuller ile değil, teknik boyutu oluşturan SESAR girişimi üzerinden teknolojik gelişim ile de yakından ilgilenmektedir.

SESAR girişimi bünyesinde geliştirilmekte olan teknolojilere bağlı olarak ATM sistemi daha emniyetli bir hale gelecek ve daha emniyetli şartlarda seyahat edilebilmesi sağlanacaktır (Ertuğrul, 2015).

Bu çalışmanın temel amacı, Avrupa havacılık mimarisinin yeniden şekillendirilmesi sürecinde en önemli unsurlardan bir tanesi olan TAHS girişimine Türkiye'nin katılımı önündeki engelleri tespit etmek, kullanılabilir çeşitli çözüm önerilerini ortaya koymak ve Türkiye'nin TAHS'a katılımına zemin hazırlamaktır.

Çalışmanın önemi bağlamında ise, AB'ne katılım müzakereleri yürüten bir ülke olarak Türkiye'nin AB sisteminin dışında kalması makul ve mümkün görünmemektedir. Ayrıca, iki taraf arasında ATM şebekesi ve ticari hava taşımacılığı operasyonları kapsamındaki önemli etkileşim de böyle bir ayrışmayı imkânsız kılmaktadır. Bu paralelde; Türkiye'nin TAHS oluşumuna da tamamen kayıtsız kalması mümkün görünmemektedir. Bununla birlikte, TAHS projesi Türkiye'de yeterince bilinmemekte ve araştırılmamaktadır. Bu nedenle, çalışmanın alana özgün katkı ve yeni bir bakış açısı getireceği değerlendirilmektedir. Projeyi doğuşu, yasal zemini, mantıksal çerçevesi ve Türkiye'nin katılımı önündeki engellerle birlikte açıklayan bir kaynak çalışma olması hedeflenmektedir.

Türkiye'nin TAHS'a katılımı önünde bir takım engeller bulunduğu ve bu sürecin AB üyelik süreci ile yakından ilişkili olduğu öngörülerini ve varsayımları üzerine yürütülen bu tez çalışması üç bölümden oluşmaktadır.

İlk bölümde TAHS girişiminin doğuşu, mevzuat safahatı ve mantıksal arka planı incelenerek TAHS konusunda genel bir değerlendirme yapılmıştır. İkinci bölümde AB'nin tarihsel süreci, Türkiye'nin üyelik süreci ve iki tarafın havacılık ilişkilerine odaklanılarak "Türkiye TAHS'a üye olabilir mi?" sorusuna cevap aranmıştır. Üçüncü bölümde ise, Türkiye'nin TAHS'a katılımı önündeki engeller incelenerek çeşitli çözüm önerileri ortaya konulmuştur.

Yapılan çalışmada nitel araştırma yöntemi kullanılmasının yanı sıra Türkiye, AB ve EUROCONTROL bünyesinde yürütülen havacılık çalışmalarına ve taraflar arasındaki ilişkilere hâkim çeşitli uzmanların görüşlerine başvurulmuştur. Örneklemenin evreni yansıtmamasından ötürü uzman sayısı dört ile sınırlı tutulmuştur. Yapılan görüşmelerde Ek-A'da yer alan mülakat soruları uzmanlara yöneltilmiş ve alınan cevaplar Ek-B'de yer alan mülakat raporlarında derlenmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

TEK AVRUPA HAVA SAHASI

1.1 Tek Avrupa Hava Sahası Mevzuat Safahatı

Avrupa Birliği, kara yolu taşımasında üye ülkeleri arasındaki sınırları kaldırmayı başarmış olmasına rağmen, hava taşımacılığı halen ulusal sınırlara bağlı olarak icra edilmektedir. Hava taşımacılığı pazarında giderek artan sorunlara etkin çözümler üretmeyen AB, ciddi sorunlarla karşılaşmıştır. Havacılık sektöründe yaşanan sorunlarına yönelik olarak AB 1990'lı yıllarda TAHS girişimini başlatmıştır (Keskin, 2012).

Dolayısıyla TAHS, AB'nin bütünleşmesini, hava sahasının daha ekonomik hale getirilmesi yoluyla Birlik vatandaşlarına daha iyi imkânlar sağlamayı ve çevresel faktörleri daha fazla hesaba katarak gelecek nesillere daha iyi bir ortam miras bırakmayı hedefleyen AB ulaştırma politikasının bir alt bileşenidir. Bu nedenle, bu hedef tek başına küçük ve sınırlı bir proje veya program değil tam olarak Birlik olunmasına kadar, belki de çok daha uzun bir süre devam edecek AB'nin genel bir politikasının havacılık alanındaki tezahürüdür.

“Tek Avrupa Pazarı” ile yerdeki sınırları, ”Ekonomik ve Parasal Birlik” ile ekonomik sınırları ortadan kaldıran AB için TAHS havadaki sınırların da ortadan kaldırılmasını simgelemektedir (Çelik, 2015). TAHS özü itibarı ile bir fikri yaklaşım veya felsefe olarak görülmelidir. Dolayısıyla, Avrupa ATM sisteminin performansının sürekli iyileştirilmesi ve üst düzeyde tutulması hedefine bağlı olarak gelecekte başka benzer programlar da ortaya konulabilecektir. Bu nedenle, temel yaklaşım sürdürülerek, girişimin her zaman için ileri bir adımı olacaktır (Yalçın, 2015).

TAHS fikrinin resmi olarak ortaya çıkış sürecini anlayabilmek için öncelikle o dönemin hava trafik ortamını anlamak lazımdır. 1998 yılında hava trafiği 1997 yılına kıyasen % 5 artış gösterirken uçuşların % 17'si Hava Trafik Kontrol (ATC) kaynaklı sebeplerden ötürü gecikmeye maruz kalmış, kalkış gecikmelerinin % 50'si ATM kaynaklı olarak ortaya çıkmış ve ATC gecikmelerinin %45'i ATC sektörünün sınırlı sayıda olmasından kaynaklanmıştır (EC, 1999).

Yaşanan bu gecikmelerin yanında maliyetlerdeki artış da, Avrupa ATM sistemi için önemli bir baskı unsuru olmuştur. EUROCONTROL yol ücretleri sistemi bünyesinde 1998 yılında 3,9 milyar Avro ücret gündeme gelirken, bu miktarın 1993 yılına kıyasen % 80 ve 1986 yılına kıyasen % 120 fazla olması (enflasyon etkisi eklenince % 45 ve % 60) bu konunun önemli bir göstergesi olarak ortaya çıkmıştır (EC, 1999).

Hava sahası kullanıcılarını etkileyen unsurlardan bir tanesi de hava trafiğinin sivil ve askeri amaçlı kullanımınıdır. Hava sahası askeri OAT ve sivil havacılık kurallarına göre icra edilen GAT tarafından ortak olarak kullanılmaktadır. Bu ortak kullanımda, hava aracı ve hizmet sağlayıcı sayısı çok daha az olmasına rağmen ulusal güvenlik ve eğitim gibi mülhazalar nedeniyle askeri hava sahaları önemli bir yer tutmaktadır. Söz konusu askeri hava sahaları sivil kullanıcılar açısından gereksiz uzatılmış ilave mesafeler kat edilmek zorunda kalınmasına sebep olmaktadır.

Gecikmeler ve maliyet artışları ile ortaya çıkan tablonun havayolları, yolcular, ihracatçılar, turizm ve ekonomi üzerinde getirdiği ilave yük ile önemli bir etki yapması ve durumun sürdürülebilir olmadığı değerlendirilmesi üzerine ilgili paydaşlar tarafından AB yetkilerinden bir takım tedbirler alınması yönünde çağrıda bulunulmuştur.

Yapılan bu çağrının bir sonucu olarak, AB Konseyi 17 Ocak 1999 tarihinde AB Komisyonu'ndan, Avrupa'daki hava trafiği gecikmeleri ve tıkanıklığını azaltmak için tasarlanmış mevcut ve devam eden tedbirler üzerine bir bildirişim sunmasını talep etmiştir. AB Konseyi'nin bu talebindeki temel hedef; ortaya konulan tedbirlerin değerlendirilmesi ve başlatılması gerekli yeni girişimlere karar verilmesidir (EC, 1999).

Bu talep üzerine AB Komisyonu tarafından hazırlanan COM (1999) 614 Final/2 numaralı bildirişim ile TAHS'ın kurulması yönündeki ilk somut adım atılmış

ve bu yönde bir dizi tedbirin alınması önerilmiştir. Böylelikle başlayan çalışmalar neticesinde AB Komisyonu 2001 yılında ilk önerilerini ortaya koymuştur.

1.2 TAHS Çerçevesinde Geliştirilen Düzenlemeler

AB Komisyonu tarafından ortaya konulan bildirişim sonrasında, temel hedefi yasal düzenleme yoluyla mevcut gecikmelere çözüm üretilebilmesi ve gelecekte ortaya çıkması beklenen trafik artışı karşısında kapasitenin ve emniyetin korunması olan, ilki 2004 yılında ve ikincisi 2009 yılında olmak üzere 2 ayrı mevzuat paketi AB Konseyi ve Parlamentosu tarafından onaylanarak yürürlüğe konulmuştur.

İlk TAHS paketi içerisinde 31 Mart 2004 tarihinde AB Resmi gazetesinde yayımlanarak yürürlüğe girmiş olan TAHS'ın oluşturulmasına yönelik çerçeveye ilişkin 549/2004 sayılı "Çerçeve Tüzük" (Tüzük, 2004a), 550/2004 sayılı "Hizmet Sağlama Tüzüğü" (Tüzük, 2004b), 551/2004 sayılı "Hava Sahası Tüzüğü" ve 552/2004 sayılı "Birlikte İşlerlik Tüzüğü" yer almaktadır (Tüzük, 2004c). "Tek Avrupa Hava Sahasının Oluşturulmasına Yönelik Gerekli Çerçevenin Belirlenmesi Hakkında 10 Mart 2004 Tarih ve 549/2004 Sayılı Konsey ve Avrupa Parlamentosu Tüzüğü" sık kullanılan adıyla Çerçeve Tüzük SES I paketinin merkezinde yer almakta olup, TAHS'ın kurulması için genel çerçeveyi belirlemektedir. Tüzük, 20 Nisan 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Bu tüzük içerisinde;

1. TAHS girişiminin temel hedefinin mevcut emniyet standartlarının geliştirilmesi, kapasitenin optimize edilmesi ve gecikmelerin azaltılması olduğu,
2. Yayımlanan tüzük ile TAHS'ın kurulması için uyumlu bir düzenleyici çerçeve tesis edilmesinin amaçlandığı,
3. TAHS'ın 1944 sayılı Şikago Sözleşmesi'ne uygun olarak geliştirileceği ve ülkelerin bu çerçevedeki hak ve yükümlülüklerine hanel getirmeyeceği,
4. Askeri operasyonlar ve eğitimlere ilişkin hususların topluluk yetki alanı çerçevesinde yer almadığı,
5. Hava Sahasının sınırlı bir kaynak olması nedeniyle tüm kullanıcıların gereksinimlerinin dikkate alınması gerektiği,
6. TAHS'ın diğer Avrupa ülkelerine genişletilmesinin arzulanmakta olduğu,

7. TAHS'in tesisinde ve icrasında etkin rol oynayacak olan NSA, SSC ve ICB gibi organların kurulmakta olduğu,
8. TAHS'in oluşturulmasında EUROCONTROL'un teknik uzmanlığı ile etkin rol üstleneceği ve Uygulama Kurallarının hazırlanması görevini üstleneceği,
9. Hava seyrüsefer performansının değerlendirmesinin AB Komisyonu tarafından EUROCONTROL'un uzmanlığından yararlanılarak sağlanacağı,
10. gibi hususlarda hükümler ortaya konulmuştur.

SES I paketi içerisinde yer alan ikinci tüzük "Tek Avrupa Hava Sahasında Hava Seyrüsefer Hizmetlerinin Sağlanması Hakkında 10 Mart 2004 tarih ve 550/2004 Sayılı Konsey ve Avrupa Parlamentosu Tüzüğü" kısaca "Hizmet Sağlama Tüzüğü" olarak adlandırılmaktadır (Tüzük, 2004b).

Tüm paket gibi bu tüzük de 20 Nisan 2004 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, TAHS çerçevesinde hava seyrüsefer hizmetlerinin nasıl sağlanacağına ilişkin ana unsurları belirlemede ve topluluk dâhilinde hava seyrüsefer hizmetlerinin emniyetli ve etkin bir şekilde sağlanması için ortak gerekliliklerin belirlenmesi hedeflenmektedir.

Bu tüzük içerisinde (Tüzük, 2004b);

1. Tüzüğün, Çerçeve Tüzük uyarınca ve uygulama alanı içinde genel hava trafiği için hava seyrüsefer hizmetleri sağlanması konusunda uygulanacağı,
2. Hava seyrüsefer hizmetleri sağlanmasına ilişkin ortak gereklerin oluşturulacağı ve neleri içermesi gerektiği,
3. Üye devletlerin, hava seyrüsefer hizmetlerinin emniyetli ve etkin bir şekilde sağlanmasının denetlenmesinden ve ANSP'lerin Topluluk düzeyinde oluşturulmuş ortak gereklere uymalarının kontrolünden sorumlu oldukları,
4. Kontrol ve denetim süreçlerinin teknik açıdan deneyimli ve kabul edilmiş kuruluşlar eliyle yapılmasına imkân tanınacağı,
5. ATCO sayısının arttırılması ve lisansların karşılıklı olarak kabulü amacıyla lisans verme sisteminin uyumlulaştırılması için düzenlemeler yapılması gerektiği ve ATCO'lara lisans verilmesine ilişkin AB Komisyonu tarafından bir teklif sunulacağı,

6. Topluluk içinde tüm hava seyrüsefer hizmetlerinin, üye devletler tarafından verilecek sertifikalara tabi oldukları,
7. Hizmet sağlanmasının sürekliliğini garanti altına almak amacıyla, ANSP'lere sertifika verilmesi ve denetlenmeleri için ortak bir sistem oluşturulması gerektiği,
8. ANSP'lere verilen sertifikaların, sertifikalarını almış oldukları ülkeden başka bir üye devlette hizmet verebilmelerine imkân tanınması amacıyla, tüm üye devletlerce karşılıklı olarak kabul edilmesi gerektiği,
9. ANSP'lerin maliyetlerinin “kullanıcı öder” ilkesine göre tahsil edilmesi gerektiği,
10. Çerçeve tüzük uyarınca ülkelerin tesis etmeleri gereken, Ulusal Gözetim Makamlarının görevlerinin neler olduğu,
11. Üye devletlerin, topluluk içinde geçerli bir sertifikası olan bir hava trafik hizmet sağlayıcı kuruluş tayin etmesi gerektiği,

gibi hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanmasına ilişkin hususlar ortaya konulmuştur.

Hizmet Sağlama Tüzüğü ile ortaya konulan ortak gereklilikler ile ilgili olarak “Hava Seyrüsefer Hizmetlerinin Sağlanması için Ortak Gereklilikler Hakkında 2096/2005 Sayılı Komisyon Tüzüğü” düzenlenmiş olup, söz konusu tüzük 17 Ekim 2011 tarihli ve (EU) No 1035/2011 sayılı Komisyon Uygulama tüzüğü ile güncellenmiştir.

Lisanslandırma bağlamında ise, “Hava Trafik Kontrolör Lisansları ve (EC) 216/2008 sayılı tüzük uyarınca belirli sertifikalar için detaylı kuralları belirleyen” 10 Ağustos 2011 tarihli ve (EU) 805/2011 sayılı AB Komisyonu Tüzüğü yayımlanmıştır.

SES I paketi içerisinde yer alan ve TAHS'nin elde edilebilmesindeki önemli unsurlardan bir tanesini oluşturan bir diğer tüzük “Tek Avrupa Hava Sahasının Kullanılması ve Organizasyonuna İlişkin 10 Mart 2004 tarih ve 551/2004 Sayılı Konsey ve Avrupa Parlamentosu Tüzüğü” kısaca “Hava Sahası Tüzüğü” olarak adlandırılmaktadır. Tüm paket gibi bu tüzük de 20 Nisan 2004 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, TAHS'nin kullanımı ve düzenlenmesiyle ilgilidir.

Tüzüğün amacı, ortak ulaştırma politikası çerçevesinde tedricen daha entegre bir operasyonel hava sahası konseptine destek vermek ve hava trafik yönetiminin daha etkin ve güvenli bir şekilde işlenmesini güvenceye alacak ortak tasarım, planlama ve yönetim usullerinin ihdasıdır.

Söz konusu tüzük, AB'nin başta Schengen Anlaşması olmak üzere çeşitli anlaşmalar ile belirli bir seviyeye kadar kara ve demiryolu ulaşımında sağlamış olduğu birliğin hava sahasında sağlanması için TAHS'ın ortaya çıkışının temel etmenlerinden olan bölünmüşlüğü ortadan kaldırılması ve sivil/asker eşgüdümü gibi TAHS açısından hayati unsurları içermektedir.

Bu tüzük içerisinde;

1. Hava sahasının Avrupa çapında tasarlanması, düzenlenmesi ve stratejik olarak yönetilmesi gerektiği,
2. Hava trafik hizmetleri sistem kapasitesinin artırılması, kullanıcıların farklı ihtiyaçlarının mümkün olan en iyi şekilde karşılanması ve hava sahasının kullanımında azami esnekliğe ulaşması için etkin bir hava sahası yönetimi gerektiği,
3. Üst ve alt hava sahası arasındaki ayırma düzeyinin FL 285 olarak tespit edildiği ve operasyonel gerekler sebebiyle, ilgili devletlerin mutabakatıyla ayırma düzeyinden değişiklikler yapılabileceği,
4. Topluluk ve üyesi devletlerin ve üçüncü Avrupa ülkeleri hava sahasını da içerebilecek şekilde tek bir EUIR oluşturulmasını ve ICAO tarafından kabul edilmesini amaçladıkları,
5. Havacılık bilgilerinin üye devletlerce yayınlanmasına hâle getirmeksizin EUIR'e ilişkin tek bir havacılık bilgi yayını için koordinasyon sağlanması,
6. Komisyon ve üye devletlerin, ICAO hava sahası sınıflandırmasını tedricen uyumlulaştıracakları,
7. TAHS'ta hava trafik yönetim şebekesine azami kapasite ve etkinliği sağlamak ve güvenlik düzeyini yüksek tutmak üzere, üst hava sahasının FAB hâlinde yeniden şekillendirileceği,
8. FAB'ların oluşturulmasına ve bunlarda değişiklik yapılmasına ilişkin ortak genel kuralların ihdas edileceği; bu hususun tüzüğün uygulanması açısından anahtar unsurlardan bir tanesi olup, FAB'ların operasyonel gerekliliklere dayalı ve mevcut ulusal sınırlar dikkate alınmaksızın, hava sahasının daha bütünleşik şekilde düzenlenmesi yönündeki ihtiyacı yansıtacak şekilde tasarlanması öngörülmüştür.
9. Üye devletlerin, FUA konseptinin TAHS'ta tek biçimli uygulanmasını sağlayacakları ve konseptin uygulanmasında üye devletlerin komşu üye

devletlerle işbirliği içinde olmaya gayret etmeleri gerektiği,

10. Üst hava sahasına ilişkin konseptlerin alt hava sahasına da genişletilebilme imkânları üzerinde düşünülmesi gerektiği ve AB Komisyonu tarafından, uygulanma şartlarına ilişkin ileriye dönük bir etüt gerçekleştirileceği, gibi hususlar ortaya konulmuştur.

SES I paketi içerisinde yer alan ve TAHS'ın elde edilebilmesinin teknik/altyapı boyutunu ele alan tüzük "Avrupa Hava Trafik Yönetim Şebekesinin Birlikte İşlerliği" üzerine 10 Mart 2004 tarih ve 552/2004 Sayılı Konsey ve Avrupa Parlamentosu Tüzüğü" kısaca "Birlikte İşlerlik Tüzüğü" olarak adlandırılmaktadır. Tüm paket gibi bu tüzük de 20 Nisan 2004 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, TAHS'ın Teknik boyutuna ilişkindir.

Tüzüğün amacı, EATMN'nin değişik sistem, parça ve ilgili usulleri arasında birlikte işlerliği sağlamaktır. Tüzük ayrıca, ATM'de koordineli ve hızlı bir şekilde, yeni operasyonel konseptlerin ve teknolojilerin geliştirilmesini de hedeflemektedir.

Bu tüzük SESAR projesinin de temelini oluşturmaktadır. Bu tüzük içerisinde;

1. TAHS'ın tesisi için, mevzuat paketinin diğer tüzükleri ile uyumlu olarak, EATMN'nin değişik sistem, parça ve ilgili usulleri arasında birlikte işlerliğini temin etmek amacıyla tedbirler benimsenmesi gerektiği,
2. Topluluk çapında entegrasyonun geliştirilmesinin sistem alımı, bakımı ve operasyonel eşgüdüm bağlamında verimliliği artıracığı ve maliyetleri düşüreceği,
3. Tüm paydaşların dengeli katılımına imkân sağlayan yeni bir ortaklık yaklaşımının tüm tarafların menfaatine olacağı,
4. İlgili paydaşlar ile birlikte topluluk şartnamelerinin oluşturulması gerektiği,
5. ATM sistemlerinin hizmete verilmeden önce bir uyum teyidi aşamasından geçmesi gerektiği,
6. EATMN, sistemleri, bileşenleri ve ilgili prosedürlerinin tüzüğün ekinde belirtilen temel gereklilikleri karşılaması gerektiği,
7. Düzenlemelerin uygulanması bağlamında uyumlu bir yol ihtiyacı duyulması halinde birlikte işlerlik için Uygulama Kurallarının ortaya konulacağı,
8. Kullanıma uygunluk açısından sistemlerin bileşenlerinin ve parçalarının bir AB uyumluluk bildirimine sahip olmaları gerektiği,

gibi, pakette yer alan diğer tüzüklerden biraz daha farklı genelde teknik ve ticari unsurları içeren hususlar ortaya konulmuştur.

Birinci TAHS paketinin istenilen hızda uygulamaya konulamamış olması ve değişen şartlarda endüstrinin daha etkin bir rol talep etmesi nedeniyle ikinci bir mevzuat paketiyle TAHS'ın uygulamaya konulması hızlandırılmaya çalışılmıştır.

TAHS II paketi öncesinde Avrupa Havacılık mevzuatı üzerine bir Yüksek Seviyeli Grup (High Level Group-HLG) kurulmuş ve HLG'nin 2007 yılı Temmuz ayında sunduğu rapor atılacak adımlar konusunda yol gösterici olmuştur.

HLG, AB Komisyonu Başkan Yardımcısı ve ulaştırmadan sorumlu Komisyon üyesi Jacques BARROT tarafından Avrupa havacılık düzenleyici çerçevesinin geleceği üzerine Komisyona tavsiyede bulunmak üzere 2006 yılında kurulmuştur (HLG, 2007).

HLG çalışmalarına Almanya, Birleşik Krallık, Hollanda ve İsviçre Sivil Havacılık Genel Müdürleri ile EUROCONTROL Genel Müdürü, ECAC Başkanı, ICB Başkanı, CANSO Genel Sekreteri ve ACI Avrupa Genel Müdürü tarafından katılım sağlanmıştır.

HLG'nin ana görevleri:

1. Mevzuat konusunda AB yaklaşımının itici güç olması sağlanırken düzenleyici çerçevenin sadeleştirilmesi için öneriler geliştirmek,
2. EASA ve EUROCONTROL'un gelecek evrimi ve ATM sistemi içerisinde endüstrinin rolünün nasıl gelişmesi gerektiği üzerine tavsiyede bulunmak,
3. Reform için bir yol haritası ve başarılı paydaş katılımını temin etmek için öneriler sağlamak olarak belirlenmiş olup; grup raporunu 2007 yılı Haziran ayında sunmuştur (HLG, 2007).

HLG tarafından sunulan rapor içerisinde yer alan bazı tavsiyeler Avrupa havacılık sistemi içerisinde önemli değişikliklere öncülük yapmıştır. Bu öneriler arasında yer alan ilk ve en önemli tavsiye bölünmüşlüğü azaltılması ve AB'nin havacılık mevzuatı konusunda yürütücü kuvvet olması gerektiğidir.

Bu kapsamda, ECAC ve EUROCONTROL'un düzenleyici faaliyetlerden çekilmesi ve AB Komisyonu ile EASA'nın bu alanlardaki yetkinliğinin artırılması önerilmiştir. Yine bu öneriye benzer şekilde endüstrinin kural koyma ve yönetim faaliyetlerine daha fazla katılımına imkân sağlanması ve EUROCONTROL'un pan-Avrupa fonksiyonları, ağ tasarımı ve destek fonksiyonlarına çekilmesi gibi

destekleyici öneriler de raporda yer almaktadır.

Diğer bir husus olarak, TAHS'ın ve SESAR'ın uygulanmasının hızlandırılması amacıyla Komisyon tarafından proaktif bir yönetim ile yıllık ilerlemenin izlenmesi ve raporlanması önerilmektedir. (HLG, 2007)

HLG raporunda yer alan tavsiyelerin yerine getirilmesi ve TAHS projesinin hayata etkin bir şekilde geçirilmesi için mevcut TAHS mevzuatının değiştirilmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu ihtiyaç doğrultusunda hazırlanan TAHS II paketi 2 ana adımdan oluşmaktadır.

İlk adım, 1070/2009 sayılı “Avrupa Havacılık Sisteminin Performansının Artırılması ve Sürdürülebilirliği İçin (EC) No 549/2004, (EC) No 550/2004, (EC) No 551/2004 ve (EC) No 552/2004 Sayılı Tüzüklerde Değişiklik Yapan Tüzük” (Tüzük, 2009a) ve ikinci adım ise 1108/2009 sayılı “EASA yetkilerini Havaalanları, ATM ve ANS Alanlarına Genişleten Tüzük”tür (Tüzük, 2009b).

Bu kapsamda TAHS II mevzuat paketine getirilen temel değişiklikler özetle açıklanacaktır. 549/2004 sayılı Çerçeve Tüzük üzerinde;

1. NSA'nın ülkeler tarafından veya ortak tesisinin yolu açılmakta ve NSA'ların görevlerini icra etmek üzere yeterli kaynak ve yeteneğe sahip olmaları hükmü getirilmektedir.
2. 3 üncü taraf ülkelerle ilişkilerde; EUROCONTROL kapsamında tüzük hükümlerinin yaygınlaştırılması ibaresi kaldırılarak FAB anlaşmaları kapsamında ibaresi getirilmektedir.
3. Paydaşlarla istişare başlığı altında askeri makamlar, istişare edilecek paydaşlara eklenmektedir.
4. EUROCONTROL PRC'nin, PRB olarak atanabilmesinin yolu açılmaktadır.
5. Performans şablonu ile performans inceleme konuları detaylandırılmakta ve performans şablonunun tesisi konusunda AB Komisyonu'nun 04 Aralık 2011 tarihine kadar bir Uygulama Kuralı çıkarması öngörülmüştür.
6. Tüm emniyet unsurlarının kapsanmasını teminen TAHS mevzuat paketinin ve 216 sayılı EASA temel tüzüğünün uygulanmasında EASA ile eşgüdüm sağlanması talimatı verilmektedir.
7. 550/2004 sayılı Hizmet Sağlama Tüzüğü üzerinde;
8. “Recognised Organisation (Tanınmış Organizasyonlar)” yerine “Qualified

Entities (Nitelikli Oluşumlar)” ibaresi kullanılmıştır.

9. FAB’ın tanımı genişletilmiş ve FAB’larla ilgili oldukça detaylı bir madde eklenmiştir. Bu durum FAB’lara verilen önemi göstermektedir.
10. FAB’ların tesisinin sağlanması için gerekli tedbirlerin alınması için 04 Aralık 2012 son tarih olarak belirtilmiştir.
11. FAB’ların tesisi için rehber materyalin 04 Aralık 2010 tarihine kadar hazırlanması hükmü getirilmiştir.
12. FAB’ların kurulumunu kolaylaştırmak için kurulan FAB Sistem Koordinatörü ile ilgili bir madde eklenmiştir.
13. Ortak projeler isimli bir madde eklenmiş olup; bu projelerin ATM Ana Planının başarıyla uygulanmasına yardım edeceği ifade edilmektedir.
14. FAB’lardaki gelişmeler göz önüne alınarak haberleşme, seyrüsefer, gözetim ve havacılık bilgi hizmetlerinin sağlanmasının yasal, emniyet, endüstriyel, ekonomik ve sosyal etkilerini araştıran bir incelemenin 04 Aralık 2012 tarihine kadar AB Komisyonu tarafından Avrupa Parlamentosu ve Konseye sunulmasını kararlaştıran bir madde eklenmiştir.

551/2004 sayılı Hava Sahası Tüzüğü üzerinde;

1. EUIR’inn tesisi için 04 Aralık 2011 tarihine kadar AB Komisyonu’nun Konseye bir tavsiye sunması hükmü getirilmektedir.
2. ICAO Ek-2’ye dayalı olarak uygun hükümlerin benimsenmesi için bir uygulama kuralının geliştirilmesi hükmü getirilmektedir.
3. TAHS’ta emniyetli ve verimli hava trafik hizmetinin sağlanmasını teminen ICAO hava sahası sınıflandırmasının uygulanmasını uyumlaştıracak bir uygulama kuralının geliştirilmesi hükmü getirilmektedir.
4. EUROCONTROL’ün ağ yönetimi ve tasarımı konusunda görevlendirilebilmesine imkân tanınmaktadır.

1108/2009 sayılı Tüzük (Tüzük, 2009b) ile EC 216/2008 sayılı EASA Tüzüğü (Tüzük, 2008)’ne getirilen temel değişiklikler özetle aşağıdaki gibidir:

1. Havaalanları ve ATM/ANS konularının tüm üye devletleri kapsayacak şekilde topluluk içerisinde bütünsel olarak ele alınmasının önemine vurgu yapılmaktadır.
2. Özel statülü ve VFR havaalanlarının üye ülkelerin sorumluluğunda kalarak ortak kurallara tabi olmaması gerektiği kabul edilmektedir.

3. Üye ülkelerin, SRC kapsamındaki işbirliklerinden kaynaklananlar dâhil, fonksiyonları ve görevlerinin verimli bir şekilde EASA'ya transferi genel bir hedef olarak belirlenmektedir.
4. Düzenlemelerin kapsamı; havaalanı tasarım, bakım ve operasyonuna, bu sürece katılan personel ve kuruluşlara, teçhizatına genişletilmektedir.
5. Yine düzenlemelerin kapsamı; ATM/ANS sistem ve parçalarının tasarım, üretim ve idamesine, bu sürece katılan personel ve kuruluşlara genişletilmektedir.
6. Yıllık 10.000 yolcudan veya 850 kargo trafiğinden az operasyonu olan meydanlar için üye ülkeler tarafından muafiyet uygulanabilecektir.
7. ATM/ANS Sağlayıcıların bir sertifika sahibi olmaları hükmü getirilmektedir.
8. Havaalanları, ATM/ANS ve ATCO'lara ilişkin detaylı hükümler yer almaktadır.
9. Havaalanların için fiziki koşullar, altyapı ve teçhizat gibi unsurları içeren zorunlu gereklilikler belirlenmektedir.
10. ATM/ANS ve ATCO'lar için hava sahasının kullanımı, hizmet sağlama, sistemler ile bileşenleri, ATCO'ların nitelikleri ve hizmet sağlayıcılar ile eğitim kuruluşları gibi unsurları içeren zorunlu gereklilikler belirlenmektedir.

Tüm bu maddelere bakıldığında TAHS projesinin uygulanmasında önemli bir yere sahip olan FAB'larda önemli değişiklikler yapıldığı, bunun yanında performans kavramının üzerinde özellikle durulduğu ve EASA'nın yetki alanlarının genişletildiği görülmektedir.

Mevcut TAHS mevzuatının, sürekli gelişen TAHS ve SESAR projelerinin ihtiyaçlarını karşılamakta yetersiz kalmasıyla böyle bir düzenlemeye gidildiği görülmektedir.

İkinci TAHS paketi temelde ilk pakette olduğu üzere TAHS'ın tesisine ilişkin detaylı yeni düzenlemeler getirmekten ziyade uygulamayı hızlandırmaya yönelik tedbirler getirmektedir. Ancak, ortaya konulan tedbirlerin hedefe odaklanışlığın etkisiyle gerçekçi olmaktan uzak ve biraz fazla zorlayıcı olduğu dikkat çekmektedir.

Bunların en somut örnekleri arasında; Komisyona EUROCONTROL yönetiminde kurumsal reform sorumluluğu verilmesi yer almaktadır. Bu hüküm ile

EUROCONTROL'un karar mercilerinde AB üyesi olmayan ülkelerin de bulunduğu göz ardı edilmekte ve pan-Avrupa yaklaşımı ile EUROCONTROL'un Hükümetler arası statüsüne saygısızlık içerisinde Komisyona böyle bir misyon yüklenmektedir.

Bunun yanında, ülkeler ve hizmet sağlayıcıları arasındaki büyüklük, trafik sayısı ve kültürel farklılıkları göz ardı ederek 3 yıllık kısa bir süre içerisinde FAB'ların tesisinin zorunlu kılınması gibi gerçekleştirilmesi mümkün olmayan hedefler belirlenmiştir.

Diğer taraftan, üçüncü taraf ülkelerle ilişkilerde; "EUROCONTROL kapsamında tüzük hükümlerinin yaygınlaştırılması" ibaresinin kaldırılarak "Çerçeve Anlaşmalar veya FAB anlaşmaları kapsamında" ibaresi getirilmesinin EUROCONTROL'un TAHS'ın merkezinde yer alan konumunu değiştirdiği ve EASA'nın güçlenmesine imkân tanımaya yönelik olduğu değerlendirilmektedir.

TAHS II paketi sonrasında EUROCONTROL bir taraftan düzenleme ve denetleme gibi Avrupa ATM sistemi içerisindeki kontrol gücünü kaybetmekle birlikte belirli bir süre için devam edecek olan AB adına çeşitli teknik sorumluluklar üstlenmeye başlamıştır.

Bu teknik görevler arasında; TAHS'ın teknik boyutunu oluşturan SESAR projesi kapsamında projenin ilk evresi olan tanımlama safhasında SESAR ATM ana planının hazırlanması, ikinci evre olan geliştirme safhasının icrasından sorumlu olacak olan SESAR-JU içerisinde eş finansman ile kurucu ortak olarak katılım, PRC'nin AB Komisyonu tarafından 2010 yılında PRB olarak atanması ve EUROCONTROL'un 2011 yılında Şebeke Yöneticisi olarak atanması yer almaktadır.

AB yayınlamış olduğu ilk paket ile TAHS'ın tesisine yönelik temel prensipleri belirlemiş ve ikinci paketle de uygulamanın hızlandırılması adına bir takım tedbirler ortaya koymuştur. Ancak, öngörülen tedbirlerin bir kısmının gerçekçi olmaması bir kısmının ise dış unsurlara bağlı olması nedeniyle istenilen seviyede bir hızda uygulama sağlanamamıştır.

Bu nedenle, TAHS'ın henüz tam olarak hayata geçirilememiş olması üzerine bir üçüncü paketin benimsenmesi için çalışmalar devam etmektedir. Hazırlık çalışmaları yürütülen düzenlemelerin köklü değişiklikler getirmemesi ve uygulamanın hızlandırılmasını amaçlaması nedeniyle SES III paketi ibaresi yerine SES II+ tanımlaması kullanılmaktadır.

AB Komisyonu Ulaştırma sorumlu komisyon üyesi Siim KALLAS, 11

Ekim 2012 tarihinde Güney Kıbrıs Rum Kesiminde gerçekleştirilen TAHS konferansında yapmış olduğu konuşmasında bu durumu teyit etmiş ve 10 yıl geçmesine rağmen SES'in henüz başarılamamış olduğuna dikkat çekmiştir (Kallas, 2012).

Kallas'a göre; Avrupa'nın kapasiteyi artırmak, emniyeti geliştirmek ve maliyetlerde kesintiye gitmek yoluyla vatandaşları için bir fark yaratabileceği somut bir Amiral gemisi proje olan Tek Avrupa Hava Sahasının başarılmasında çok az bir ilerleme kaydedilmiştir (Kallas, 2012).

Avrupa'nın bölünmüş hava sahası nedenli verimsizliğinin yılda yaklaşık 5 milyar Avroluk ilave maliyete sebebiyet verdiğine dikkat çeken Kallas 10 yıl önce 800 Avro olan ortalama bir uçuşun hava seyrüsefer maliyetinin 600 Avro'ya düşmesi gerekirken 715 Avro seviyesinde olduğuna ve bu durumun yaklaşık aynı büyüklükte olan ABD hava sahasındaki maliyetin çok uzağında olduğuna işaret etmiştir (Kallas, 2012).

Tüm bu ilave maliyetin havayolları ve nihai olarak yolculara yani Avrupa vatandaşlarına yüklendiğine dikkat çeken Kallas, bu duruma çözüm olarak TAHS'ın biran evvel uygulanması gerektiği ve bunun için ise mevcut mevzuatın sadeleştirilerek açıklanması gerektiğine vurgu yapmıştır. Bu açıklamaların devamı olarak, TAHS'ın uygulanmasını hızlandırmak, henüz tamamlanmamış bazı girişimleri tamamlamak ve mevcut mevzuatı güçlendirmek üzere SES II+ önerisinin Komisyon tarafından ortaya konulacağı bilgisi verilmiştir (Kallas, 2012).

1.2.1 TAHS'ın Uygulanmasının Hızlandırılması (SES II+)

Siim KALLAS tarafından yapılan açıklamalardan da görüleceği üzere ilk iki TAHS mevzuat paketi ile önemli bir yol kat edilmesine rağmen hedefe yeterince hızlı bir şekilde ulaşamamış ve beklentilerin altında kalmıştır. Bu sebeple edinilen tecrübeler ışığında bir takım iyileştirmeler yapılması ve sürece ivme kazandırılması ihtiyacı ortaya çıkmıştır.

Diğer taraftan, havayollarının küresel düzeyde ciddi bir rekabet içerisinde bulunduğu ve havacılığın büyüme ekseninin Orta Doğu ile Asya-Pasifik bölgelerine kaymakta olduğu bir ortamında TAHS girişiminden beklenen yıllık 5 milyar Avro'luk potansiyel kazanımın küçümsenemeyeceği ve TAHS hedefleri ne kadar çabuk başarılsa kazancın dönüşünün o kadar çabuk olacağı açıktır. Ancak,

TAHS'ın önemli parçası olan FAB'lar konusunda üye ülkeler idari ve kurumsal anlamda önemli çalışmalar yürütmelerine rağmen henüz somut operasyonel kazanımlar elde edememişlerdir (ECPR, 2013).

Bu çerçevede AB Komisyonu tarafından yayımlanan 11 Haziran 2013 tarihli ve COM (2013) 408 sayılı bildiri ile yeni bir öneri seti ortaya konulmuştur. Bu öneri paketi AB Komisyonu temsilcilerince yeni bir mevzuat paketinden ziyade mevzuat paketlerde bir ince ayar (fine-tune) olarak yorumlanmakta ve bu nedenle üçüncü bir paket olarak değil SES II+ olarak adlandırılmaktadır.

SES II+ önerisine, öneriye ilişkin bildirim ve AB Komisyonu tarafından yayınlanan basın bildirimlerine bakıldığında önümüzdeki süreçte AB Komisyonu'nun daha sıkı bir takip ve yaptırım mekanizması uygulayacağı izlenimi oluşmaktadır. Bunun yanında, TAHS'ın kazanımlarının ölçülmesinde kullanılmakta olan performans rejimi ile özellikle kapasite ve maliyet-verimlilik alanlarında tesis edilecek performans hedefleri üzerinde yoğun bir şekilde durulmaktadır.

Öneri paketinin içeriğine bakıldığında ise iyileştirme çalışmalarının 6 başlık altında toplandığı görülmektedir (SES2, 2014):

1- NSA'nın bağımsızlığı ve kaynakları: ATM sisteminin verimli ve emniyetli yönetimi için gözetim faaliyetlerinin bağımsızlığı ve üst düzey uzmanlığın önemli bir konuma haiz oldukları, ancak yapılan denetimlerde ANSP'lerin gözetiminde zafiyet olduğunun tespit edildiği AB Komisyonu tarafından gündeme getirilmiştir. Bu nedenle, SES II+ önerisi ile AB çapında işbirliği ve bir kaynaklar havuzunun tesisi yoluyla NSA'lara daha fazla destek sağlayan bir sistem aranmaktadır. Ayrıca, mevcut TAHS paketlerinde olan, NSA'lara ANSP'lerden kurumsal ve bütçe olarak tam anlamıyla ayrılması gerektiği hususu tekrar vurgulanmaktadır.

2- PRB: TAHS'ın kazanımlarının ölçülmesinde kullanılmakta olan Performans rejimi üzerinde son dönemlerde özellikle durulmaktadır.

Mevcut yapı içerisinde, Avrupa'da ANSP'lerin önemli bir kısmı ülkelerin kamu kuruluşlarıdır ve maliyetlerin finansmanı, başta yol ücretleri sistemi olmak üzere kullanıcılardan gelen gelir akışına dayanmaktadır. Böyle bir ortamda ülkeler köklü değişikliklerden kaçınmaktadırlar.

Bu durum karşısında şeffaflığın artırılması, yaptırım gücünün yükseltilmesi, hedef belirlemenin daha teknik ve delil bazlı olması, PRB'nin bağımsızlığının artırılması ve hava sahası kullanıcılarının süreçte daha etkin olmaları gerektiği gibi

değerlendirmelerde bulunulmuştur. Bu nedenle tarafsızlığın temini için PRB üyelerinin doğrudan AB Komisyonu tarafından atanması önerisi getirilmiştir.

3- Geleneksel olarak CNS, AIS ve meteoroloji gibi ATM destek fonksiyonlarının devletler tarafından yoğun olarak yürütülmesine rağmen bu hizmetlerin ulusal ve uluslararası olarak rekabete açılarak verimliliğin artırılacağı önerilmiştir.

4- FAB'lar, ANSP'ler arasında işbirliğini artırarak entegrasyonu sağlamak yoluyla bölünmüşlüğü azaltma amacı güden TAHS'ın temel taşları olma özelliğine sahiptirler. Ancak, daha önce belirtildiği üzere, ortaya konulan mevzuat paketleri ve zorunlu tarihlere rağmen FAB'lar henüz istenilen operasyonel faydayı sağlamayı başaramamışlardır. Komisyon, SES II+ paketi üzerinden FAB konseptinin ANSP'ler için endüstriyel ortaklığa dayalı daha performans odaklı ve esnek bir araç olmasını önermektedir.

5- NM, Avrupa ATM Ağı için 2011 yılında ortaya konulan ve kurulduğunda EUROCONTROL'un bu görevi üstlenmek üzere atandığı önemli bir fonksiyondur. Aslında, EUROCONTROL bu görevi CFMU bünyesinde çok daha uzun zamandır sürdürmektedir.

AB Komisyonu, SES II+ paketi ile, NM rolünün endüstriye daha fazla etkinlik verecek şekilde güçlendirilmesini ve yeni fonksiyonlar eklenmesini önermektedir.

6- SES II+ önerisinin en önemli maddelerinden bir tanesi de EASA'nın rolünün geliştirilmesidir. 2002 yılında kurulan EASA'nın yetki alanı zamanla genişlemiş ve son olarak 2009 yılında yapılan bir değişiklik ile ATM/ANS ve havaalanları emniyetini de kapsamıştır. Bu genişleme ile EASA yetkinliği ve uzmanlığı olmadan hem TAHS mevzuatı ile hem de EUROCONTROL ile mükerrerlik oluşmasına sebebiyet vermiştir. Bu mükerrerlik EUROCONTROL'un birçok alanda geri adım atması ile genel olarak giderilmiş olsa dahi TAHS mevzuatı açısından durum devam etmektedir.

Komisyon, SES II+ paketi ile, EASA'ya mevzuat taslağı hazırlama ve gözetim görevleri verilmesi ile Ajansın isminin "Avrupa Havacılık Ajansı" şeklinde değiştirilmesini önermektedir.

Önerilere bakıldığında PRB, NM ve EASA gibi EUROCONTROL'ü ve AB üyesi olmayan ülkeleri de yakından etkileyecek maddeler yer almakta olduğu görülmektedir. AB Komisyonu'nun daha önceki pakette olduğu üzere yine

EUROCONTROL'ün yapısı üzerinde bir takım değişiklikler yapmayı hedeflemekte olduğu da dikkat çekmektedir. Pan-Avrupa yaklaşımını dikkate alınmadan bu önerilerin hayata geçirilmeye çalışılması durumunda yine bir başarısızlık durumu ortaya çıkabilecektir.

Daha paket onaylanmadan, bir takım çalışmaların başlamış olduğu EUROCONTROL ile AB Komisyonu arasında yapılan yazışmalardan görülmektedir. Şu an AB Komisyonu PRB'nin yapısının değiştirilmesi ve PRC ile PRB arasında bir ayırım yapılması üzerinde çalışmaktadır. Buna karşılık EUROCONTROL bu ayrışmaya engel olmaya çalışmaktadır. Türkiye ise, eğer böyle bir ayrışma olur ise EUROCONTROL'ün PRC bünyesindeki çalışmalarını koruması ve PRC ile birlikte Ajans PRU tarafından verilen desteğin de kesilmesi gerektiğini savunmaktadır. EUROCONTROL ile AB Komisyonu arasında 2016 yılı sonuna kadar yapılacak olan görüşmelerde konunun çözüme kavuşturulmasına çalışılmaktadır.

Diğer taraftan, benzer bir tartışmanın ilerleyen süreçte NM bağlamında da yaşanması kuvvetle muhtemeldir. Daha önce de belirtildiği üzere, Hava Trafik Akış ve Kapasite Yönetimi ile Kriz Yönetimine ilişkin çalışmalar uzun yıllar boyunca EUROCONTROL'ün CFMU adlı bir birimi vasıtasıyla icra edilmekteydi. SES II paketi uyarınca 2011 yılında EUROCONTROL'ün NM olarak atanması sonrasında EUROCONTROL bünyesinde bir dizi değişiklik yapılmış ve CFMU, NM Başkanlığı olarak yeniden şekillendirilmiştir. Yapılan yeni öneride ise yapı ve idarede ilave değişimler önerilmektedir.

Dolayısıyla SES II+ paketi yürürlüğe girmeden tartışmaları başlamış olup, bu örnekler, Türkiye ile AB Komisyonu'nun bir kez daha karşı karşıya gelmeleri ihtimalini büyük oranda artırmaktadır.

1.2.2 Tek Avrupa Hava Sahası ATM Araştırmaları (SESAR)

Doğrudan TAHS paketleri içerisinde yer almamakla birlikte TAHS'ın teknolojik ve belirli bir oranda operasyonel boyutunu oluşturan SESAR programı da TAHS açısından önemli bir etkiye sahiptir. SESAR programı kapsamında çevreye duyarlı, emniyet seviyelerini artıracak, ilave kapasite oluşturacak ve geleceğin ATM sistemini oluşturacak yeni teknolojiler geliştirilmesine çalışılmaktadır.

ATM 2000+ stratejileri temelinde ve Ar-Ge perspektifinde hazırlanmaya başlanan Avrupa Master Planı esnasında AECMA ve EUROCONTROL tarafından

Tek SESAME önerileri olgunlaştırılmaya başlamıştır. SESAME; 2005 yılında AB Komisyonu tarafından yapılan bir basın toplantısı ile SESAR adını alarak duyurulmuş ve zamanın en iddialı Ar-Ge projesi olarak lanse edilmiştir.

SESAR projesi kapsamında ilk etapta 2020 yılına kadar; kapasitenin üç katına çıkartılması, emniyetin 10 kat iyileştirilmesi, uçuş başına çevresel etkinin % 10 ve ATM maliyetlerinin % 50 azaltılması gibi hedefler belirlenmiştir (McInally, 2010). SESAR programı; tanımlama, geliştirme ve konuşlandırma olmak üzere 3 aşamadan oluşmaktadır:

Tanımlama safhasında; yeni nesil ATM sistemlerinin gereksinimlerinin ortaya konulması amacıyla, verilerin toplanması ve ATM ana planının içeriğinin belirlenmesi öngörülmüştür. Tanımlama safhasında atılması gereken farklı teknolojik adımların, modernizasyon programlarındaki önceliklerin ve operasyonel uygulama planlarının tanımlanması hedeflenmiştir.

Çalışmaları EUROCONTROL tarafından yürütülen geliştirme safhası, SESAR ATM Master Planın hazırlanmasıyla 2008 yılında sonuçlanmıştır. ATM Master Planı, geliştirme safhasını konuşlandırma safhasına taşıyacak olan yol haritası ve bu yolun ana hatlarını tanımlamaktadır. ATM Master Planı'nın güncelliğinin korunması sayesinde; Birlik performans hedeflerinin elde edilmesi ve bu hedefler ile SESAR çalışmaları arasında uyumun temin edilmesini sağlayacaktır (EC, 2013b).

Geliştirme safhasında; yeni ekipman, sistem ve standartların geliştirilmesi ve 2008-2013 yılları arasında sürmesi öngörülmüştür. Geliştirme safhası çalışmaları ile, Avrupa'da tam uyumlu bir ATM sistemine yakınsama hedeflenmektedir (EC, 2007).

Geliştirme safhası faaliyetlerini yönetmek üzere bir SESAR-JU Kurulmuş ve kurucu üyelerinin EUROCONTROL ve AB Komisyonu olmaları öngörülmüştür. Geliştirme safhası için EUROCONTROL, AB ve endüstri eş finansmanı ile 2,1 milyar Avroluk bir bütçe belirlenmiştir (EC, 2007). Zaman içerisinde SESAR-JU çalışma süresi önce 2016, akabinde 2024 yılına uzatılmıştır. Söz konusu bütçenin ikinci uzatma dönemi (2016-2024) için 1,5 milyar Avro daha artırılması üzerinde ilgili taraflar arasında müzakereler devam etmektedir.

Bu aşamada ATM Ana Planı uyarınca yeni teknolojilerin ve operasyonel usullerin geliştirilmesi üzerinde çalışılmakla birlikte tamamlanan projelerinde uygulamaya konulması, bir diğer ifade ile konuşlandırma safhasının başlatılması öngörülmektedir.

AB Komisyonu tarafından; çalışmaları tamamlanan ilk projeler arasından seçilecek olan ve Pilot Ortak Projeler adı verilen bazı projelerin AB çapında ortak bir şekilde uygulanması öngörülmektedir. Bu vesile ile gerekli operasyonel değişiklikleri elde edecek ATM işlevselliklerinin zamanında, eş güdüm halinde ve uyumlu bir şekilde uygulanması hedeflenmektedir. Söz konusu projelerin uygulanmasında AB Komisyonu tarafından teşvik uygulaması da yapılacaktır (EC, 2013b).

Konuşlandırma veya uygulama safhası; geliştirme safhasında ortaya konulan ve geliştirilen teknolojilerin hayata geçirilerek uygulamaya konulacağı SESAR'ın nihai aşamasıdır. Geliştirme safhası ile konuşlandırma safhaları arasında Pilot Ortak Projeler örneğinde olduğu üzere keskin bir sınır bulunmamaktadır. Bir taraftan yeni projeler geliştirilirken diğer taraftan geliştirme süreci tamamlanan projelerin uygulamaya konulması öngörülmektedir.

Konuşlandırma safhasının 30 milyar Avro'luk bir yatırım gerektirmesi ve önemli bir ekonomik değer yanında emniyet, hizmet kalitesi ve çevre konusunda iyileştirme sağlaması beklenmektedir (ECPR, 2013). Konuşlandırma safhası ile alt yapının tam uyumlu ve birlikte işler unsurlardan oluşması ve Avrupa'da yüksek performanslı hava ulaşım faaliyetlerinin garanti altına alınması beklenmektedir (EC, 2007).

Konuşlandırma safhasının verimli ve kredibilitesi olan bir hüviyette yönetilebilmesi için ATM sisteminin performansından sorunlu operasyonel paydaşların da konuşlandırma yönetiminde yer almaları öngörülmüştür (ECPR, 2013).

1.2.3 Fonksiyonel Hava Sahası Blokları (FAB)

TAHS'ın oluşturulması için emniyet, kapasite ve gecikmeler başta olmak üzere bir dizi performans hedefleri ortaya konulmuştur. TAHS hedeflerinin ve nihayetinde TAHS'ın hayata geçirilmesindeki en önemli adımlardan veya araçlardan bir tanesi de FAB'ların tesis edilmesidir. FAB'lar; TAHS'ın tedrici olarak başarılması için mevcut bölünmüşlüğü azaltacak ve hava sahasını yeniden şekillendirecek bir araç çözümdür.

Çerçeve Tüzük içerisinde FAB, "hava sahasında, mevcut sınırlar dikkate alınmaksızın daha entegre bir yönetim ihtiyacını yansıtan, operasyonel gereklere dayanılarak oluşturulmuş hava sahası bloğu" şeklinde tanımlanmaktadır. Bunun

yanında, Hava Sahası Tüzüğü; TAHS'ta ATM ağına azami kapasite ve etkinliği sağlamak ve yüksek bir emniyet düzeyini sürdürmek üzere, üst hava sahasının işlevsel hava sahası blokları hâlinde yeniden şekillendirileceği hükmünü getirmektedir.

Daha öncede belirtildiği üzere; TAHS I paketi ile getirilen bir dizi kurallar manzumesi içerisinde FAB'ların kurulmasını öngörülürken, TAHS II paketi ile bahsi geçen tesis sürecini hızlandırmayı ve kolaylaştırıcı ilave rehberlik sağlamayı amaçlamaktadır.

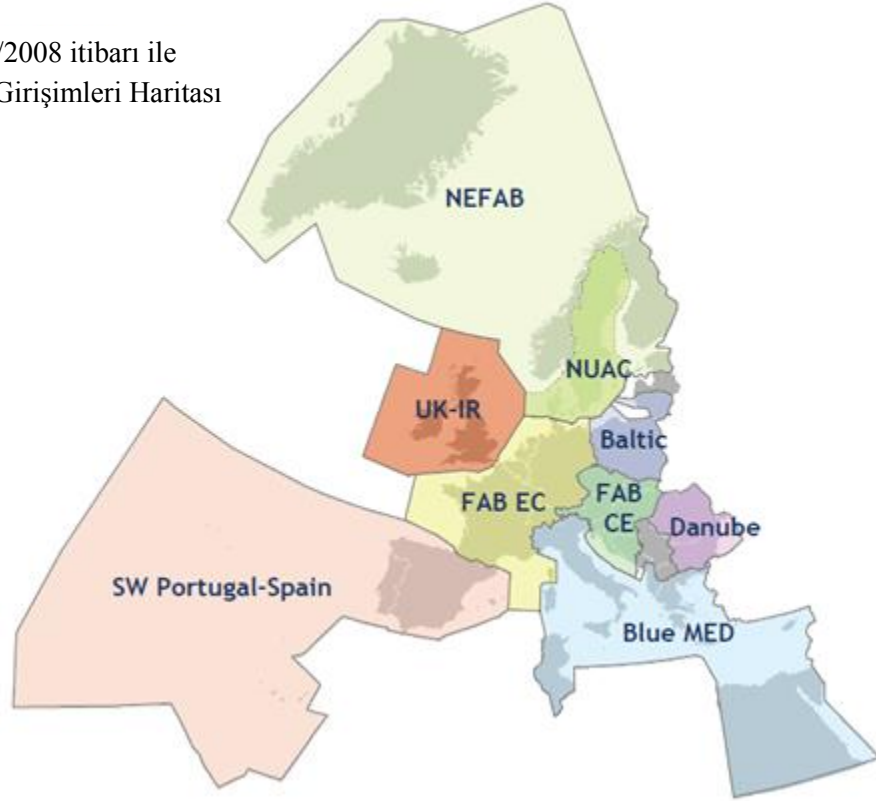
FAB'lar bölünmüşlüğü azaltmaları yanında yönetsel ve operasyonel usullerde uyum sağlanması yoluyla önemli bir verimlilik sağlayacaktır. Ancak, FAB'lar vesilesiyle daha fazla verimlilik sağlanacak olmakla birlikte, daha az ATCO ile mevcut ulusal sistemlere göre çok daha fazla trafiğin idare edilebilmesine imkân tanınacaktır (Kyrou, 2006).

Hâlihazırda AB Komisyonuna bildirilmiş dokuz adet FAB girişimi bulunmaktadır.

Tablo 1.1: 1 Temmuz 2008 itibarı ile mevcut FAB girişimleri listesi.

FAB Oluşumu İsmi	Katılımcı Ülkeler
Baltık FAB	Polonya, Litvanya
BlueMed FAB	İtalya, Yunanistan, GKRY, Malta, (Tunus, Mısır, Arnavutluk sınırlı ortak, Ürdün gözlemci)
Danube FAB	Bulgaristan, Romanya
Orta Avrupa FAB	Avusturya, Çek Cumhuriyeti, Hırvatistan, Macaristan, Slovak Cumhuriyeti, Slovenya, Bosna Hersek
Merkezi Avrupa FAB	Fransa, Almanya, İsviçre, Belçika, Hollanda, Lüksemburg, (İngiltere işbirlikçi ortak)
NUAC Programı	Danimarka, İsveç
NEFAB	Norveç, Finlandiya, Estonya, İzlanda, Danimarka, İsveç
SW Portekiz-İspanya FAB	İspanya, Portekiz
Birleşik Krallık-İrlanda FAB	İngiltere, İrlanda

01/07/2008 itibarı ile
FAB Girişimleri Haritası



Şekil 1.1: 1 Temmuz 2008 itibarı ile mevcut FAB Girişimleri Haritası (PRC, 2008).

Diğer taraftan, AB Komisyonu EUROCONTROL PRC'den TAHS'ın Avrupa ATM sisteminin performansına yaptığı ve yapabileceği etkiyi değerlendirmesini talep etmiş olup, PRC raporunu 2006 yılı Aralık ayında sunmuştur.

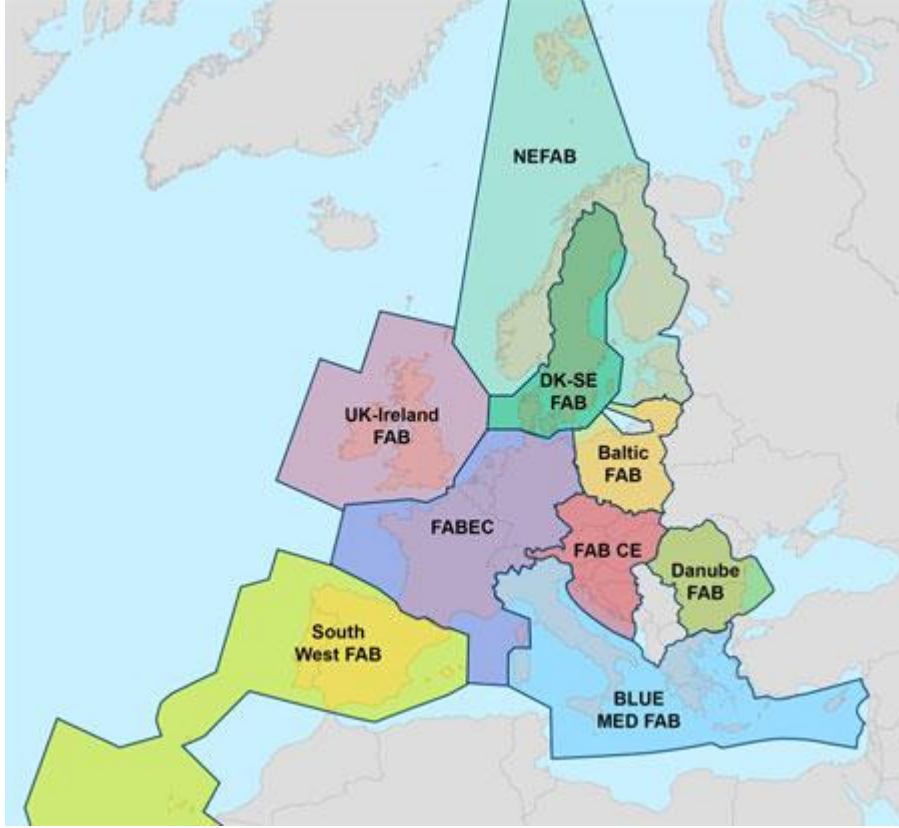
PRC tarafından, emniyet ve verimlilik ıslahı bağlamında FAB'ların etkisi incelenmiş olup, FAB girişimlerinin kayda değer ıslahat delilleri sağlamadıklarına dikkat çekilmiştir. Bu çerçevede, kötümser tablonun çeşitli olası sebepleri ortaya konulmuştur. Bu sebepler arasında üye ülkelerin yetersiz bağlılığı ile geniş yelpazede kurumsal, politik ve sosyal kısıtlar dikkat çekmektedir (PRC, 2008). Bu durum TAHS II paketi içerisinde ortaya konulan yaptırıma dayalı ve süre kısıtlamaları getiren tedbirlerin temelini oluşturmaktadır.

9 FAB arasında Akdeniz FAB (BlueMed) yaşanan siyasi sorunlar ve Tuna FAB (Danube) ise komşuluk ilişkileri ile yapılan davet nedeniyle ve her ikisi de trafik akışları nedeniyle Türkiye açısından kritik öneme haizdirler.

BlueMed FAB bulunduğu bölge itibarı ile Akdeniz üzerinde konuşlu olması nedeniyle Türkiye açısından büyük bir etki potansiyeline sahiptir. BlueMed FAB içerisinde hizmet sağladığı trafiğin fazlalığı ve ülkesinin büyüklüğü nedeniyle İtalyan ENAV ön planda yer alarak lider rol oynamaktadır.

BlueMed bünyesinde İtalyan ENAV, Yunan HCAA, GKRY'den DCA ve Malta'dan ATS üye olarak, Tunus, Mısır ve Arnavutluk ortak olarak ve Ürdün Krallığı ise gözlemci olarak yer almaktadır.

BlueMed FAB Güney Doğu Akdeniz hava sahasında 1.672.008 km² alan kapsamakta olup, bu girişim üzerinden geçen hava trafiğinin FABEC, Danube FAB ve Türkiye ile önemli etkileşimleri bulunmaktadır (PRC, 2008).



Şekil 1.2: Blue Med FAB'ında içerisinde yer aldığı FAB haritası (DFS, 2015).

Tuna FAB ise bulunduğu bölge itibarı ile Balkanlar üzerinde konuşlu olması nedeniyle Türkiye açısından büyük bir etki potansiyeline sahip olup, bünyesinde Bulgar hizmet sağlayıcı ATSA ve Romen hizmet sağlayıcı ROMATSA üye olarak yer almaktadırlar.

Bu girişimin Türkiye açısından farklı bir önemi bulunmaktadır. Zira Tuna FAB girişimi 2003 yılında Bulgaristan, Moldova, Romanya ve Türkiye arasında akdedilen Güney-Doğu Avrupa ATM İşbirliğine Yönelik Anlaşma Muhtırası (ACE MoU) üzerine inşa edilmiştir. Dolayısıyla, programın ilk etapta Türkiye ve Moldova'yı da içermesi öngörülmüştür.

Girişimin ilk taslağı BUL-ROM FAB adıyla 2005 yılında Antalya’da yapılan ACE Yönlendirme Komitesi (ACE Steering Committee) üçüncü toplantısında katılımcılara sunulmuştur. Ancak, ACE MoU içerisinde FAB kurulmasının somut olarak yer alamaması, 4 üncü toplantıyı gerçekleştirecek olan Moldova’nın toplantıyı gerçekleştirememesine rağmen sırasını devretmemesi, Türkiye’nin konuya yeterli önemi göstermemesi ve ATSA ile ROMATSA’nın münferit olarak kendi aralarında girişimi olgunlaştırmayı tercih etmiş olmaları gibi sebeplerden ötürü girişim 2 ülke arasında olgunlaştırılmıştır. Girişim bilahare Tuna FAB adını almıştır.

Tuna FAB (Danube FAB), Balkanlar üzeri hava sahasında 400.169 km² alan kapsamakta olup, bu girişim üzerinden geçen hava trafiğinin FAB CE, BlueMed FAB ve Türkiye ile önemli etkileşimleri bulunmaktadır (PRC, 2008).

Romanya Sivil Havacılık Makamları tarafından Türk mevkidaşlarına iletilen çeşitli mektuplar ve yapılan görüşmelerde Türkiye ile Tuna FAB arasındaki ilişkilerin geliştirilmesinin arzulandığı ve bu oluşuma Türkiye’nin de katılımının önemli yararlar sağlayacağı ifade edilmiştir.

1.3 Tek Avrupa Hava Sahası Projesinin Mantıksal Arka Planı

TAHS Projesinin çıkışına zemin hazırlayan süreçler incelenirken bölgesel operasyonların değerlendirilmesinde fayda bulunmaktadır. Böylelikle mantıksal arka planın anlaşılması daha kolay olacaktır.

1.3.1 ABD ile Avrupa ATM Operasyonel Performans Mukayesesi

TAHS fikri için hava trafiğinde özellikle 1990’lı yıllarda yaşanan artışa bağlı olarak ortaya çıkan gecikmeler ve kapasite darboğazı gibi çeşitli performans gerekçeleri ortaya konulmakla birlikte fikrin ortaya çıkışında Avrupa’nın kendini ABD ile kıyaslaması ve durumunu görmesi de önemli bir rol oynamaktadır.

AB, tarihi süresince birçok konuda ABD’yi örnek almakta veya kendini ABD ile kıyaslamaktadır. Havacılık alanında bu durumun en somut örnekleri arasında ABD Federal Havacılık İdaresi (FAA) tarafından geliştirilen FAR’lar ile JAA tarafından geliştirilen JAR’lar arasındaki benzerlik ve yine EASA’nın tarihsel gelişimi içerisinde FAA benzeri bir yapıya büründürülmesi çalışmaları sayılabilir.

Bu yönde EASA'nın önümüzdeki yıllarda Avrupa Havacılık Ajansı (EAA) şeklinde yapılandırılması yönündeki bir öneri SES II+ paketi önerileri arasında yer almaktadır.

Bu benzeme çabası ve mukayese çalışmalarının bir örneği de TAHS kapsamında karşımıza çıkmaktadır. Her ne kadar yapılan ilk mukayese TAHS fikrinin ortaya konulması ile yakın bir tarihte resmi ve düzenli olarak ortaya konulmuş olsa dahi TAHS fikrinin bu yaklaşım veya mukayesenin bütünsel olarak ortaya konulmamış bir çekirdeğinden etkilenmiş olduğu görülmektedir.

Yapılan bu mukayese neticesinde Avrupa'nın bölünmüş hava sahası yapısı, çoklu ve bağımsız hava seyrüsefer hizmetleri yapılanması, eksik koordinasyon ve ömrü ilerleyen ATM teknolojileri ile trafik artışının sürdürülebilir olmadığı tekrar ortaya konulmuştur. Bu nedenle TAHS kapsamında ivedi olarak bir takım tedbirler alınması gerektiği, dolayısıyla FAB'ların tesisi ve SESAR konusundaki çalışmaların hızlandırılması gerektiği değerlendirilmiştir.

1.3.1.1 PRR/4 ABD – Avrupa ATM performans mukayesesi

EUROCONTROL PRC; içtüzüğü uyarınca, ATM sistem performansının iyileştirilmesi için Daimi Komisyona hedefler önermekte ve bunun yerine getirilebilmesi amacıyla Avrupa dışındaki ülkelerde ATM hizmetlerinin nasıl sunulduğu ve Avrupa performansının dünyadaki diğer ülkelere kıyasen ne durumda olduğu üzerinde çalışmalar yapmaktadır. Bu doğrultuda, PRC hazırladığı Dördüncü PRR'de ABD ve Avrupa ATM sistemlerinin 1999 yılına ait performanslarını karşılaştırmıştır (PRC, 2001). Benzer hava sahası hacmi ve ortalama rota uzunluğu gibi faktörleriyle yapısal olarak birbirine benzeyen sistemlere sahip olmaları nedeniyle ABD Avrupa için doğal bir ölçüttür. Yapılan analize göre, hava ulaştırma emniyeti ve ATM emniyet performansı açısından önemli farklar bulunmamaktadır. Ne var ki, ABD'de sınırlı bir havaalanı kapasitesi ve Avrupa'da sınırlı bir ATC kapasitesi bulunmaktadır. Diğer taraftan, önemli operasyonel farklılıkların da bulunduğu ve üzerinde daha detaylı çalışılması gerektiği saptanmıştır (PRC, 2001). Bu saptama üzerine ilerleyen süreçte, 2003 ila 2014 yılları arasında çeşitli ABD-Avrupa mukayese raporları yayımlanmıştır.

Yapılan ilk değerlendirmede, Avrupa'da askeri bölgelerin kıta üzerinde yayılmış olmasına rağmen ABD'de ağırlıklı olarak sahil bölgelerinde yoğunlaştığı,

Avrupa’da değişik ulusal orijinden türemiş çeşitli eski sistemler mevcutken ABD’de ölçek ekonomileri üretmenin daha kolay olduğu ve ABD havacılık pazarında 641 milyon yolcu çıkış yaparken Avrupa’da bu rakamın 450 milyon olarak gerçekleştiği belirtilmiştir (PRC, 2001).



Şekil 1.3: ABD ve Avrupa askeri üst hava sahaları (PRC, PRR/4, 2001).

Ayrıca, Avrupa’da ACC sınırlarının trafik akışı ve operasyonel gereksinimlerden ziyade ulusal sınırları yansıttığı ve bu durumun ABD’nin yaklaşık üç katı olacak şekilde 26 alt sistem içerisinde 58 ACC ile hizmet verilmesi sonucunu doğurduğuna dikkat çekilmiştir (PRC, 2001).

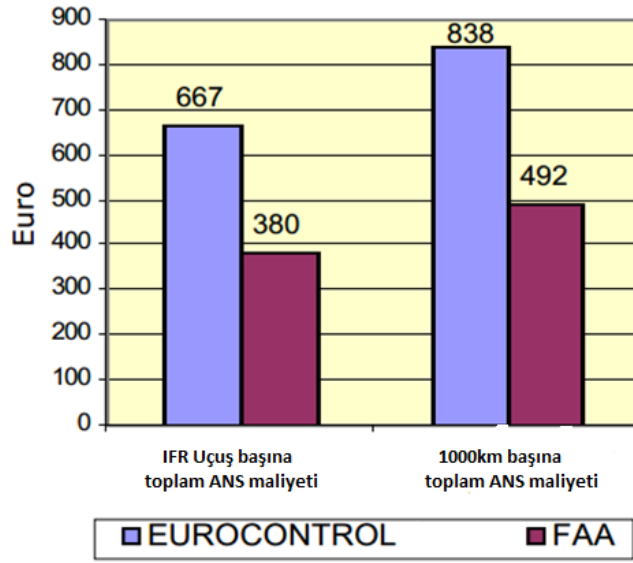
Hizmet sağlanan hava trafiğine bakıldığında ise, ABD’nin Avrupa’ya kıyasen iki kat daha fazla trafiği kontrol etmekte olduğu ve bunu yaparken ortaya konulan toplam maliyetin Avrupa için yaklaşık 5,3 milyar Avro ve ABD için yaklaşık 6 milyar Avro olacak şekilde çok yakın oldukları, bu durumda ise Avrupa için açık bir maliyet etkinlik veya performans sorunu olduğu çıkarımı yapılmıştır.

Personel kaynakları bağlamında ise; her iki kıtada ATM sistemlerinin benzer sayıda personel kaynağı ile işletilmekte olduğu ve yine benzer şekilde toplam Hava Trafik Kontrolörü sayılarının da çok yakın olduğu tespit edilmiştir. Bu durumda ABD FAA’nın EUROCONTROL üyesi ülkelere kıyasen; aynı kabul edilebilecek sayıda kontrolör ve toplam maliyet ile iki kat fazla IFR trafiğini kontrol ettiği ortaya konulmuştur (PRC, 2001).

Tablo 1.2: ABD ve Avrupa personel kaynakları mukayesesi (PRC, PRR/4, 2001).

Mukayese Unsurları	EUROCONTROL Bölgesi	ABD
Toplam ANS personeli	~ 42.000	~ 40.000
Toplam hava trafik kontrolörü (ATCO)	~ 16.500	17.639
En-route kontrolörü	~ 8.000	7.559
Toplam ATCO/ toplam ANS personeli	% 39	% 44
En-Route kontrolörü/toplam ANS personeli	% 48	% 43

Dolayısıyla, TAHS kapsamında üzerinde hassasiyetle durulan maliyet etkinlik ile kontrolör üretkenliği ana farklılıklar olarak belirlenmiş ve Avrupa ATM sisteminin ABD’li muadiline nazaran yarı seviyede maliyet etkin olduğu tespitinde bulunulmuştur (PRC, 2001).



Şekil 1.4: ABD ve Avrupa ANS maliyetleri mukayesesi (PRC, PRR/4, 2001).

Sonuç olarak, Avrupa ile ABD arasında uçuş emniyeti ve performans açısından kayda değer bir fark bulunmamasına rağmen trafik hacimleri arasında önemli bir fark bulunduğu, bu farka rağmen toplam ATCO ve toplam personel sayısı açısından önemli bir fark bulunmadığı ve bu verilerin bir verimlilik farkı oluşturduğu ortaya konulmuştur (PRC, 2001).

Yapılan mukayese Avrupa açısından önemli dersler ortaya çıkarmış ve atılması gerekli adımlar için yol gösterici olmuştur. Öncelikli olarak bölünmüşlük, sivil-asker

işbirliği, maliyet etkinlik, üretkenlik ve teknolojik gelişim gibi unsurlar ortaya konulmuştur. Ortaya konulan unsurlar TAHS girişiminin de temel taşları arasında yer almıştır.

Yapılan bu analiz sonrasında EUROCONTROL Geçici Konseyi PRC'den daha detaylı bir analiz yapmasını talep etmiştir. Bu talep doğrultusunda, PRC tarafından hazırlanarak 2003 yılı Mayıs ayında yayımlanan "Seçilmiş ABD ve Avrupa En-Route Merkezlerinde Performansın Mukayesesi" konulu rapor TAHS'a duyulan ihtiyaca ilişkin önemli ipuçları vermektedir.

2003 yılında yayınlanan raporda performans açığının arkasındaki faktörler olarak; kaynakların kullanımındaki esneklik, destek maliyetleri, sivil-asker eşgüdümü ve birlikte işlerlik gibi unsurlar sayılmıştır (PRC, 2003).

FAA ve EUROCONTROL PRC tarafından yapılan mukayese çalışması ilerleyen yıllarda da gelişerek devam etmiş ve son rapor 2013 yılı raporu olarak 2014 yılı Haziran ayında yayınlanmıştır. 2014 yılı Haziran ayında yayınlanan ABD-Avrupa ATM bağlantılı performans mukayese raporuna göre; AB ile ABD % 10'luk bir farkla yaklaşık olarak eşit hava sahalarına sahiptirler. Ancak, FAA % 17 daha az kontrolör ile % 57 daha fazla uçuşu kontrol etmektedir.

Avrupa'da hava sahası ulusal sınırlara göre ayrılmış şekilde 37 ANSP tarafından 63 ACC altında yürütülürken, ABD'de ise tek ANSP tarafından 20 ACC altında hizmet sağlanmaktadır. Bu durum ise, daha az kontrolör ve en-route kolaylıkları ile daha fazla trafiğe nasıl hizmet verildiğini ortaya koymaktadır (EU-FAA, 2014).

Tablo 1.3: ABD ve Avrupa 2013 yılı ATM sistemi parametreleri (EU-FAA, 2014).

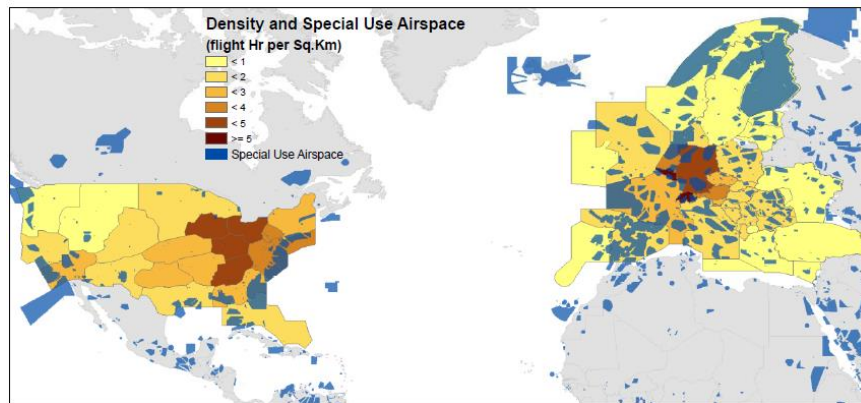
2013 Takvim Yılı Göstergeleri	Avrupa	ABD	ABD-Avrupa Mukayesesi
Coğrafi alan (milyon km ²)	11,5	10,4	~ - % 10
Sivil en-route ANSP sayısı	37	1	
ATCO sayısı	17.200	13.400	- % 22
Toplam personel	58.000	35.500	~ - % 39
Kontrol edilen IFR uçuş (milyon)	9,6	15,1	~ + % 57
Bağıl yoğunluk (km ² başına uçuş saati)	1.2	2,2	~ x 1,7
Genel havacılığın payı	% 3,9	% 21	
En-route merkezi sayısı	63	20	- 43

ABD ile Avrupa benzer teknoloji ve operasyonel konseptler ile ATM sistemlerini idame ettirirken aralarında önemli bir farklılık bulunmaktadır. ABD sistemi, aynı araç, donanım, iletişim süreçleri ve ortak kurallar manzumesi ile prosedürlerini kullanan tek hizmet sağlayıcı tarafından işletilmektedir. Buna karşılık Avrupa'da hava sahası, ağırlıklı olarak ulusal sınırlara göre parçalara ayrılmıştır. Hâlihazırda, Avrupa'da 37 ayrı ANSP farklı bölgelerde, farklı sistemlerle ve kısmen farklı prosedürler ile hizmet sağlamaktadır (EU-FAA, 2014).

Avrupa'daki bölünmüşlüğün tek istisnası olarak Belçika, Hollanda, Lüksemburg ve Kuzey-Batı Almanya üst hava sahasında hizmet vermekte olan MUAC faaliyetini sürdürmekte olup, MUAC haricinde kontrol münhasıran ulusal ATC sağlayıcılar tarafından sağlanmaktadır (Kyrou, 2006).

Aynı şekilde 2013 yılı mukayese raporuna göre Avrupa'da 63 ACC bulunmaktadır ve bu bölünmüş/parçalı hava sahası yapısı uçuş ağının aksamasına neden olmaktadır. Bu durumun aşılması için nihai hedef tek bir hava sahası tesis edilmesidir. İlk aşama olarak dokuz adet FAB altında Avrupa hava sahasının birleştirilmesine çalışılmaktadır.

Raporda yer alan bir diğer husus ise, askeri sahalara Avrupa'nın merkez bölgesinde konumlanmış olduğudur. Bu konuda da ABD ile Avrupa arasında bir yaklaşım farkı bulunmaktadır. Aşağıda yer alan Şekil 1.5'te gösterildiği üzere genellikle askeri amaçlar için ayrılmış olan özel kullanımlı hava sahalara Avrupa'da ülkelerin tercih, konum ve ihtiyaçlarına göre tüm kıtaya yoğun bir şekilde yayılmıştır. Bu durum ATC operasyonlarını ve hava sahası yönetimini güçleştirmektedir. ABD'de ise özel kullanımlı hava sahalara genelde yoğunluğu daha düşük ve sahil kesimlerinde yer almaktadır (EU-FAA, 2014).



Şekil 1.5: ABD ve Avrupa özel kullanımlı hava sahalara mukayesesi (EU-FAA, 2014).

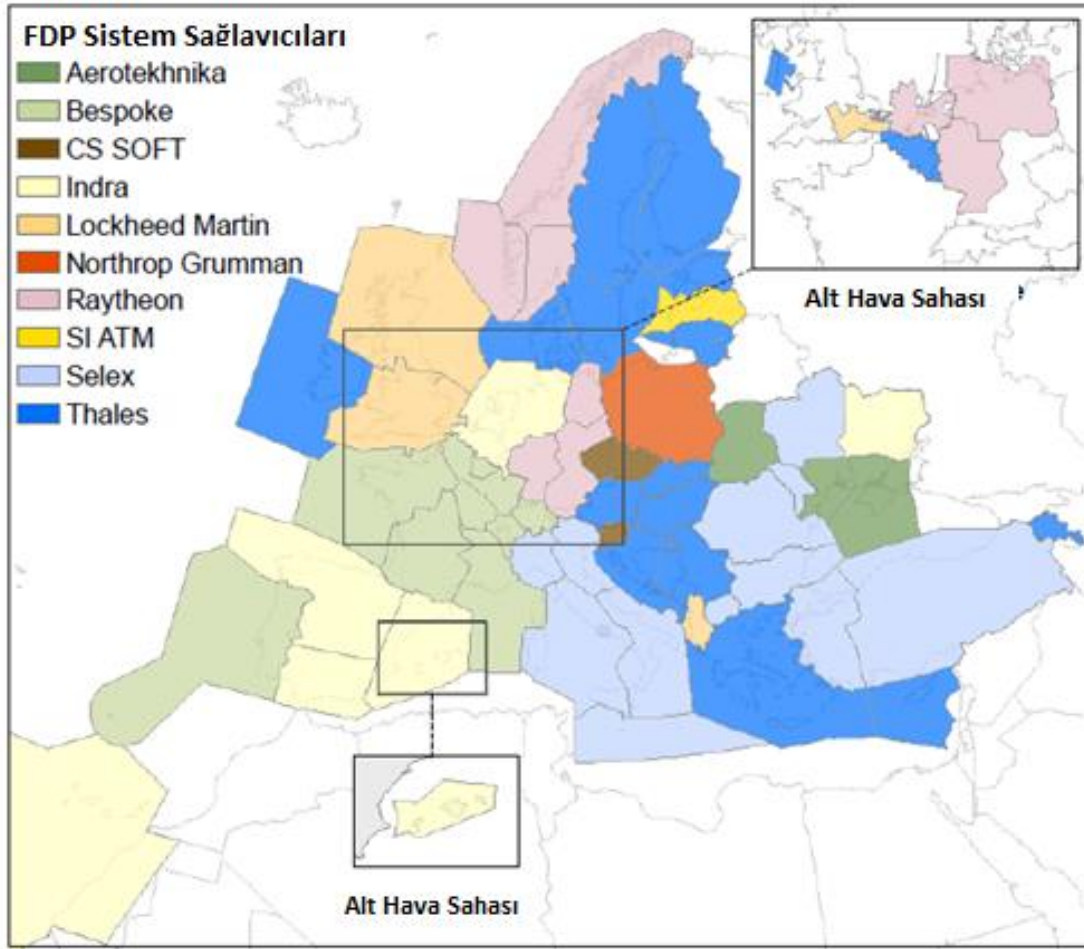
ATM performansına önemli etkileri olabilecek, ABD ile Avrupa arasındaki bir diğer fark ise; TAHS'ın önemli hedeflerinden bir tanesi olan sivil-asker işbirliğinin düzenlenmesi konusundadır.

ABD'de özel kullanımlı hava sahaları konusunda FAA nihai onay makamıdır ve operasyonlar ortak kurallar dizisine göre icra edilmektedir. Avrupa'da ise uygulama ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir (EU-FAA, 2014).

ATM performansını olumsuz etkileyen bu durum karşısında Avrupa'nın ilk tepkisi EUROCONTROL ülkeleri tarafından 1996'dan bu yana uygulanmasına çalışılan FUA konseptidir. En basit tanımı ile bu konsept sayesinde; bir taraftan ulusal güvenlik ve askeri gereksinimler karşılanırken, diğer taraftan askerlerin kullanmadıkları zaman aralıklarında ilgili hava sahasının sivil kullanıma açılması hedeflenmektedir. Dolayısıyla hava sahası sivil veya asker olarak sınırlandırılmamakta ve operasyonel ihtiyaçlara göre tahsis edilmektedir. Bu yaklaşım TAHS mevzuat paketinin yayınlanması sonrasında 2150/2005 sayılı tüzük ile müktesebata dâhil edilmiştir.

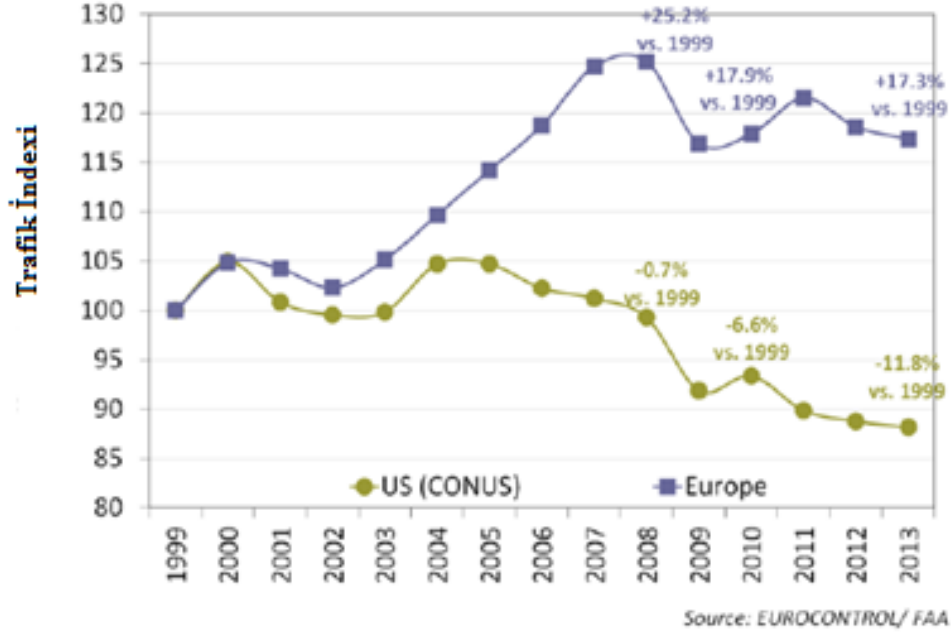
Rapordan elde edilebilecek bir diğer çıkarım ise; üye ülkelerin farklı ATM sistemleri ve hatta farklı sivil-asker sistemleri bulundurmakta olduklarıdır. Şekil 1.6'da görüleceği üzere sadece FDP sistem sağlayıcıları dahi tüm Avrupa çapında çok farklılık göstermektedir. Bu nedenle, alt yapıya ilişkin teknolojilerin birlikte işler ve uyumlu bir şekilde geliştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

Bu çıkarım, 552/2004 sayılı birlikte işlerlik tüzüğünü hayata geçirmeye odaklanmış ve TAHS'ın teknolojik ayağını oluşturan SESAR'ın da temel hedeflerinden bir tanesini oluşturmaktadır.



Şekil 1.6: 2011 Yılında Avrupa’da FDP sağlayıcıları (EU-FAA, 2014).

2014 raporunda yer alan bir diğer analiz ise tam olarak başarılamamış olsa dahi Avrupa’nın TAHS girişiminin doğru yolda olduğunu göstermektedir. Yapılan ilk ve son mukayese genel anlamda benzer sonuçlar vermekle birlikte trafik artış trendlerine bakıldığında Avrupa’da IFR trafiği 1999 ila 2013 yılları arasında % 17 oranında artış gösterirken aynı dönemde ABD’de % 12’lik bir düşüş yaşanmış olduğu görülmektedir.



Şekil 1.7: ABD ve Avrupa'da IFR trafiğin değişimi (EU-FAA, 2014).

ABD ile yapılan mukayeseler AB'yi TAHS girişimi yoluyla belirli bir noktaya kadar taşıması öngörülmektedir. Buna karşın; ANSP'lerin kültür, dil, fiziki yapı ve milliyet gibi çeşitlilikleri nedeniyle yeknesak bir yapının tesisi çok kolay olmayacaktır. Bu durumda Avrupa hava sahasında bölünmüşlüğü tam anlamıyla ortadan kaldırılmasının mümkün olamayacağı da görülmektedir. Dolayısıyla, TAHS'ın başarısı özünde AB'nin birlik olabilme yeteneği ile doğrudan ilişkilidir.

1.3.2 EUROCONTROL'ün Kuruluşu

AB, daha önce de belirtildiği üzere; zaman zaman derinleşme stratejisi uygulamaktadır. EUROCONTROL'ün kuruluşu da AB'nin kuruluşu ile aynı döneme denk gelmekte ve doğrudan bağlantılı olmasa dahi kuruluşunda yatan gerekçeler Birliğin hedefleri ile örtüşmektedir.

Teşkilatın kurucu sözleşmesi 1960 yılında, kurucu devletler olan Belçika, Birleşik Krallık, Federal Almanya, Fransa, Hollanda ve Lüksemburg tarafından imzalanmış ve 1963 yılında yürürlüğe girmiştir (McInally, 2010).

TAHS girişiminin çekirdeği veya temelleri olarak sayılabilecek ilk adımı ise 1962 yılında ortaya konulan "Uyumlu Avrupa ATC Sistemi" önerisi oluşturmaktadır. Fransa ve Birleşik Krallık icracı bir Ajansı içeren bu öneriye ulusal askeri hava sahaslarının kontrolü ve hükümlerlik endişesi nedeniyle destek vermemişlerdir. Diğer

dört ülke ise, 1964 yılında üst hava sahasını yönetecek tek bir uluslararası hava trafik kontrol merkezi kurmayı kararlaştırmışlardır. Alınan bu karar 1972 yılında MUAC'ın işlevsel hale gelmesi ile hayata geçirilmiştir (McInally, 2010).

Böylelikle, TAHS'ın ana hedeflerinden olan hava sahasının birleştirilmesi yolundaki ilk somut adım atılmıştır. Ne var ki, aradan geçen 42 sene içerisinde aynı somutlukta ikinci bir adım, TAHS mevzuat paketlerine ve getirilen zorunluluklara rağmen henüz atılamamıştır.

Hava trafik hizmetlerinde işbirliği sağlama ve entegrasyon konusunda ilk girişim olan EUROCONTROL zamanla Avrupa havacılığında merkezi bir konuma gelmiştir (EUROCONTROL, 2014). Bu süreçte özellikle 1967 yılında Fransa'da Deneysel Merkezi'nin, 1969 yılında Lüksemburg'da IANS'nin ve 1971 yılında CRCO'nun kurulmaları önemli rol oynamıştır. Bu yeni birimlerin yanında, ICAO, FAA, NATO, AB Komisyonu ve ESA ile yapılan işbirliği anlaşmaları, Akış Yönetimi kavramının gündeme gelmesi ve PRC ile SRC'nin faaliyetlerine başlamaları EUROCONTROL'ün çalışma alanlarını çıkış noktasının çok ötesine; neredeyse ANS alanındaki tüm emniyet konularına taşımıştır.

TAHS bağlamında bakıldığında ise, Teşkilatın kuruluşundaki temel hedef hava trafik hizmetlerinin uyumlaştırılması ve entegre edilmesi olmakla birlikte; ilk Konvansiyonda yer alan hava trafik sistem düzenlemelerinin ve operasyonlarının standardizasyonu ve ilgili ekipman için ortak bir politikanın teşvik edilmesi gibi maddeler TAHS'ın da özünü oluşturacak niteliktedir (McInally, 2010).

EUROCONTROL tarafından yürütülen birçok çalışma yine TAHS ana hedefleri ile örtüşür niteliktedir. Bunlar arasında sonradan EATMP adını alacak olan EATCHIP, CFMU, ATM 2000+ stratejisi, ESARR'lar, SSAP, PRC, SRC ve CODA gibi birim ve programlar önemli yer tutmaktadır.

Bu çalışmaların birçoğunun ilerleyen süreçte TAHS bünyesinde çeşitli isim ve türevler ile yer almakta olduğu görülmektedir. Bu örneklerden birkaç tanesi şöyledir:

- a) Pan-Avrupa çapında performans analizleri yaparak EUROCONTROL Daimi Komisyonu'na tavsiyelerde bulunan PRC, 29 Temmuz 2010 tarihli AB Komisyonu kararı ile 30 Haziran 2015 tarihine kadar PRB görevlerini ifa etmek üzere belirlenmiş ve bu karar EUROCONTROL Daimi Komisyonu tarafından Eylül 2010 da kabul edilmiştir.

AB Komisyonu tarafından bu atama süresinin 31 Aralık 2016 tarihinde kadar uzatılması talep edilmiş ve bu talep 21 Mayıs 2015 tarihinde gerçekleştirilen Geçici Konsey (PC) toplantısında ele alınarak kabul edilmiştir.

Ancak, başta Türkiye olmak üzere birçok ülke bu atamanın daha uzun süreli olması yönünde görüş bildirmişlerdir.

- a) EUROCONTROL bünyesinde 1996 yılı Mart ayından beri tüm Avrupa’da ATFM’den sorumlu bir birim olan CFMU, Ağ Yönetimi (NM) Başkanlığı adını almış ve 7 Temmuz 2011 tarihli ve C(2011) 4130 sayılı Komisyon kararı ile AB tarafından yapılan atamanın, 1 Eylül 2011 tarihinde EUROCONTROL tarafından kabul edilmesiyle Ağ Yöneticisi olarak görev icra etmeye başlamıştır.
- b) ATM 2000+ stratejisi SESAR ATM Ana Planı’nın temelini oluşturmuştur.
- c) ESARR’ların bir kısmı, AB Komisyonu tarafından çıkartılan tüzükler ile AB müktesebatına dâhil edilmişlerdir.
- d) TAHS mevzuatının uygulanması amacıyla bir dizi şartname EUROCONTROL SRC tarafından hazırlanmış ve AB tarafından uygulama kuralı olarak müktesebata dâhil edilmiştir.

EUROCONTROL ile TAHS’in ortaya çıkışındaki bağlantıyı çok açıkça ortaya koyan örneklerden bir tanesi de Teşkilata ait Misyon Bildirisi’dir. 1996 yılında EUROCONTROL bünyesinde kurulan bir görev gücünün yapmış olduğu çalışma sonucunda 1997 yılında üye ülkelere benimsenen Misyon Bildirisi’ne yapılan yarışma sonucunda bulunan slogan “Avrupa için Tek Hava Sahası-One Sky for Europe”dır (McInally, 2010).

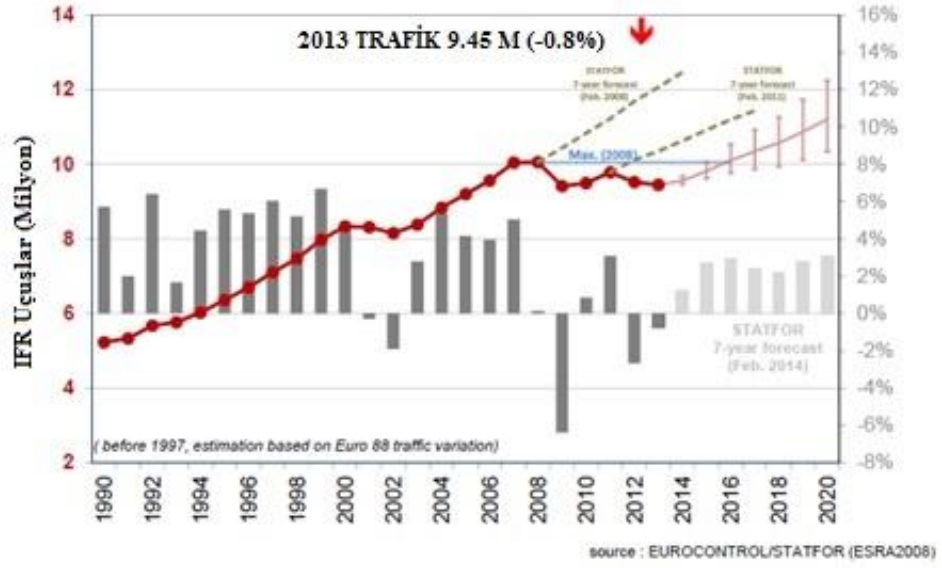


Şekil 1.8: EUROCONTROL ajansı misyon bildirisi (McInally, 2010).

1.3.3 Avrupa Hava Trafiği, Beklenen Artış ve Kapasite Durumu

Avrupa hava trafiği, son 20 yıl içerisinde önemli bir gelişme kaydetmiş olup, Amerika ve Asya kıtaları ile birlikte dünyanın en yoğun bölgeleri arasında yer almaktadır. Özellikle 2002 ile 2009 yılları arasında Avrupa hava trafiği sürekli bir artış göstermiş ve tüm dünya çapında yaşanan küresel ekonomik kriz ve İzlanda'da yaşanan volkan patlaması sonucu oluşan kül bulutları nedenleriyle 2009, 2012 ve 2013 yıllarında yaşanan duraksamanın ardından tekrar başlayan artış trendinin önümüzdeki yıllarda da sürmesi beklenmektedir.

EUROCONTROL İstatistik ve Tahmin Birimi olan STATFOR tarafından yapılan 7 yıllık tahminlere göre ise, 2015-2019 yılları arasında yıllık % 2,6 oranında trafik artışı beklenmektedir (PRC, 2014).



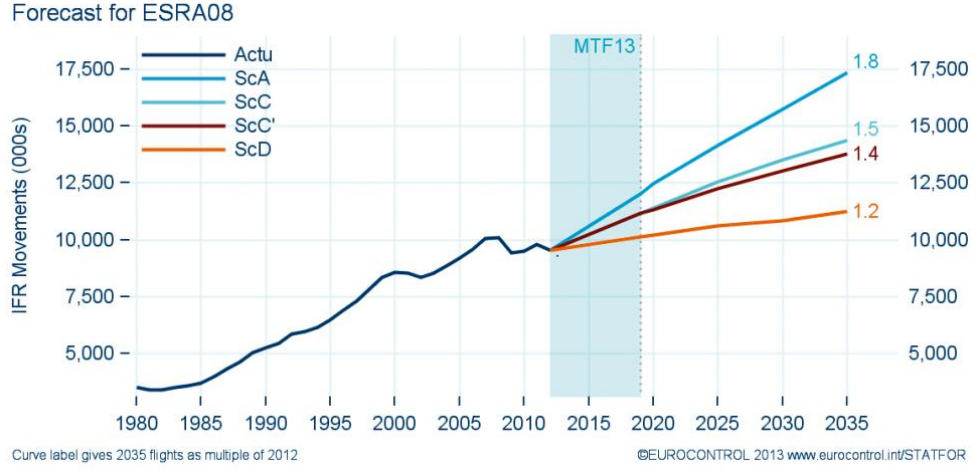
Şekil 1.9: Avrupa 1990-2020 IFR Uçuş değişimi (PRC, 2014)

Yine aynı raporda yer alan değerlendirmelere göre, 2012 ile 2013 yılları arasındaki trafik durumuna göre yapılan değerlendirmede Türkiye'nin en yüksek trafik artışını gerçekleştirdiği görülmektedir.

Bir yıllık değişimi gösteren durumun tek başına yeterli bir gösterge olamayacağı açıktır. Ancak, yine PRC tarafından 2013 yılı PRR içerisinde yapılan değerlendirmeye göre Batı Avrupa'da hava trafiğinin ekonomik krizin etkilerinden kurtulma mücadelesi verirken Merkezi ve Doğu Avrupa'nın 2013 ile 2020 yılları arasında önemli bir artış öngörüldüğü ifade edilmektedir. Başta Türkiye olmak üzere Güney-Doğu Avrupa bölgesinde 2013 ile 2020 yılları arasında ortalama % 6'nın üzerinde bir trafik artışı öngörülmektedir.

Raporda hava trafik durumu yanında havaalanlarının durumuna da değinilmekte olup, 2012 yılı raporunda olduğu üzere 2013 raporunda da İstanbul'un iki havaalanının açık ara en yüksek artışı gösterdiklerine ve İstanbul havaalanlarındaki artışın artarda 3 yıldır % 10'un üzerinde olduğuna dikkat çekilmektedir.

Avrupa hava trafiğine ilişkin birçok değişken dikkate alınarak 20-40 yıllık perspektifte yapılan tahminlere bakıldığında, 2035 yılı en gerçekçi beklentilerine göre Avrupa'da 14,4 milyon uçuş ile 2012 yılının 1,5 katı trafik olacağı beklenmektedir (EUROCONTROL, 2013b).



Şekil 1.10: 2035 yılı Avrupa hava trafik artış trend tahmini (EUROCONTROL, 2013a).

Avrupa’da 2010 yılı itibarı ile en yoğun hava sahası olan Almanya hava sahasında 1.000 kişi başına 9 uçuş gerçekleşirken, bu rakam Türkiye için 3 olarak gerçekleşmektedir. 2035 yılı itibarı ile ise, bu rakam Almanya’da 13’e ulaşırken Türkiye’de 9’a yükselmesi beklenmektedir. Bu doğrultuda, Almanya ile Fransa’nın yaklaşık 4 milyon uçuş ile Avrupa’nın en yoğun hava sahaları olmayı sürdürürken bunları, yaklaşık 3 milyon uçuş ile Birleşik Krallık ile Türkiye’nin takip etmesi beklenmektedir (EUROCONTROL, 2013b).

Ortaya konulan tahminler, Türkiye’nin Avrupa hava trafiği için ne kadar önemli olduğunu teyit etmekte ve gelecekteki konumunun çok daha önemli bir noktaya geleceğini göstermektedir. Türkiye havaalanları, bir taraftan Türk sivil havacılığındaki büyümenin lokomotifi olurken diğer taraftan da bu büyümenin belirli bir aşamadan sonra yavaşlatıcı unsurları olmaya başlamıştır. Bunlar arasında özellikle İstanbul-Atatürk Havalimanı ön planda yer almaktadır.

DHMI Genel Müdürlüğü resmi internet sayfasında yer alan istatistiklere göre 2007 yılı sonu itibarı ile 23.196.229 yolcu Atatürk Havalimanı’nı kullanırken bu rakam 2013 yılı sonunda 51.297.790 yolcu olarak gerçekleşmiştir. Benzer bir durum toplam uçak trafiğinde de 262.248 ve 406.317 olarak gerçekleşmiştir. Bu rakamlar artışın ne kadar yüksek oranlarda gerçekleşmekte olduğunu somut bir şekilde ortaya koymaktadır (DHMI, 2014).

Ancak, bu hızlı artış bir doygunluk ve tıkanıklığı da beraberinde getirmektedir. Atatürk Havalimanı artık mevcut talebi karşılayamaz hale gelmiştir. Bu durum Türkiye açısından bir yavaşlatıcı unsur haline gelmeye başlamıştır. Bunun birçok

somut örneği SHGM tarafından yürütölmekte olan İkili HUA müzakerelerinde ortaya çıkmaktadır. İki ÷lke arasındaki uçuşların temelini oluşturan HUA'lar ile yapılacak uçuşların hangi havayolları tarafından, hangi havaalanları arasında ve ne sıklıkla yapılacağı gibi detaylar da ele alınmaktadır. Yapılan HUA müzakerelerinde ÷lkeler genelde İstanbul'da Atatürk Havalimanı'na uçuş gerçekleştirmek istemekte ve buna göre uçuş sıklığı (frekans) müzakerelerini ele almaktadırlar. Ancak, Atatürk Havalimanı'nda yaşanan kapasite üstü frekans sayısına ilişkin yapılan müzakerelerde SHGM'nin pazarlık gücünü zayıflatmaktadır.

Bu durum aslında Atatürk Havalimanı'nda kapasite sorunları olmaması durumunda birçok ÷lke ile daha fazla karşılıklı sefer yapılabileceği beklentisini ortaya çıkarmaktadır. Bu beklenti, 3 Mayıs 2013 tarihinde ihalesi yapılmış olan ve yapım çalışmaları başlama aşamasında olan İstanbul'daki üçüncü havalimanı projesinin ne kadar isabetli bir adım olduğu tezini desteklemektedir.

Üçüncü havalimanının öngöröldüğu şekilde; önce 90 milyon, akabinde tedrici olarak önce 120 ve nihayetinde 150 milyon yolcu kapasitesine ulaşacak şekilde gerçekleştirilebilmesi durumunda son yıllarda Türkiye lehine ortaya çıkan trafik artışının gelecek yıllarda daha da net bir şekilde gelişmesi kuvvetle muhtemeldir.

Ancak, bu değerlendirmenin dış faktörlere de sıkı sıkıya bağlı olduğu göz ardı edilmemelidir. Zira yine İstanbul'da yapılmakta olan üçüncü köprü, Kuzey Marmara Otoyolu, Taksim-havaalanı raylı ulaşım hattı vb. bağlantı unsurlarının yeni havalimanını beslemesi öngörölmektedir ve bunlarda yaşanabilecek gecikmeler havalimanını da doğrudan etkileyecektir. Bu projenin öngörölen şekilde tamamlanması durumunda ortaya çıkacak olan ilave trafik Türkiye'nin TAHS karşısındaki konumunu daha da güçlendirecektir.

Diğer taraftan, 2035 yılında Avrupa'da 14,4 milyon uçuş gerçekleştirilmesi beklenmektedir. Bu rakam 2012 yılına nazaran % 50 daha fazladır. Bu artışın ATM kapasitesi üzerinde ilave bir baskı oluşturacağı ve mevcut yapı ile yaklaşık 2 milyon uçuşun zamanında yapılamayacağı beklenmektedir (EUROCONTROL, 2013b).

TAHS'ı önemli kılan bir diğer husus ise ATC maliyetleridir. 2011 yılı içerisinde ATC'nin doğrudan ve dolaylı maliyetleri 14 milyar Avro civarındadır. Doğrudan ATC maliyetleri birçok havayolu için toplam maliyetlerin % 20'sine tekabül etmektedir ve bu da yakıt ve havaalanı ücretlerinden sonra üçüncü büyük maliyet kalemini oluşturmaktadır. Geçmiş 10 yıl içerisinde Avrupa'da ATCO

sayısı % 10 artarak 14.500'e ulaşmıştır ve bu rakam ANSP'lerin istihdam ettikleri toplam personel sayısının üçte biri kadardır. Yaklaşık 30.000 kişilik destek personeli sayısı sistemde bir verimsizlik olduğuna işaret etmektedir (EC, 2013a). Bu beklenti ise TAHS'ın biran önce hayata geçirilerek, öngörülen performans hedeflerine ulaşılmasını Avrupa için bir zorunluluk haline getirmektedir.

Hava trafiğine ilişkin bir diğer parametre ise; bölünmüşlük, usul ve kültürel farklılıkların bir yansıması olan kontrol sahaları arasındaki ATCO verimliliği farkıdır. IATA'ya göre Avrupa'daki ATC sağlayıcılar arasında % 1.000 verimlilik farkı bulunmaktadır. Bölünmüşlüğün etkisiyle, hava araçları seyahatleri esnasında sıkışıklık nedeniyle muhtemelen bir dizi irtifa/seviye değiştirmek zorunda kalacaktır. Buna ilave olarak, düz bir rota izleyemeyecek ve askeri sahalar nedeniyle zikzaklar çizecektir. Bu sapmalar ise ortalama % 12'lik bir yakıt kaybına neden olacaktır. Tüm bunların yanında ise hava aracı, ciddi bir maliyeti olan çok çeşitli anten, iletişim ekipmanı ve yardımcı cihaz ile teçhiz edilmek durumunda kalacaktır (Kyrou, 2006).

Avrupa, geleceğe yönelik planlarını yaparken ATM verimliliğini artırmaya çalışmakta olup, bunu başarabilmek için yeni teknolojiler geliştirme ve bunu finanse edecek kaynaklar temin etme arayışındadırlar. Ancak, pazardaki doygunluk ve ekonomik durgunluk hesaba katıldığında bunun başarılabilmesi için mevcut veya daha azı ile daha fazla iş başarılması gerektiği ortaya çıkmaktadır. Avrupa, ancak bu durumda trafik artışıyla birlikte maliyetleri sabitleyebilecek ve uçuş başına maliyeti düşürebilecektir. Dolayısıyla Avrupa ATM sistemi için gelecekteki en büyük zorluklardan bir tanesini "yavaş büyüyen bir pazarda maliyet verimliliği geliştirmek" olacaktır (EUROCONTROL, 2013b). Ortaya konulan bu olumsuz tabloyu değiştirmek ve zorluklarla başa çıkabilmek üzere AB'nin eline almaya çalıştığı sihirli değnek ise TAHS konseptidir.

1.4 TAHS Genel Değerlendirme

Avrupa'da hava sahasında geçtiğimiz yıllarda yaşanan trafik artışı, mevcut teknolojilerin eskimesi ve kapasite konusunda yeterli tedbirler alınamamış olması Avrupa ATM sistemini bir doygunluğa ve darboğaza sürüklemiştir. Bu darboğazın neticesinde emniyet zafiyeti kendini "Linate" ve "Überlign" örneklerinde olduğu üzere ölümcül büyük kazalar ile göstermiş, kapasite zafiyeti ise yoğun gecikmeler ile sonuçlanmıştır. Ancak, kapasite ile performans ve bunlara bağlı maliyetler ile

çevresel etkilerin iyileştirilebilmesi için daha köklü ve yapısal tedbirler alınması gerektiği aşikârdır.

Bu ortaya konulan ve iyi tasarlanmış bir TAHS konseptinin büyük yararlar sağlayacağı göz ardı edilmemelidir. Ortaya konulmaya çalışılan mimarinin büyüklüğü ve karmaşıklığı doğal olarak uygulanmasında da bir takım zorlukları beraberinde getirmektedir. Bu noktada, TAHS'ın başarılması adına aşamalı bir yaklaşım ile önce 9 adet FAB sonrasında nihai hedef olarak tek bir hava sahası tesisi edilmesi makul bir hedef olarak konulmuştur. ATM ağının verimliliği ve azami kapasitenin elde edilmesi amacıyla tasarlanmakta olan FAB'ların tesisi şüphesiz TAHS'ın önemli ayaklarından bir tanesidir.

Buna karşın daha önce de belirtildiği üzere; büyüklükleri, mali güçleri ve hizmet sağladıkları trafik miktarları, kültürleri ve uyguladıkları operasyonel/teknik usulleri farklı değişik ülkelerden hizmet sağlayıcıların bir araya getirilerek ortak bir noktada birleştirilmeleri zorlu bir süreç olacaktır. Bu nedenle, başta FAB'lar olmak üzere TAHS'ın başarılmasında konulan hedef sürelerle uyum sağlanmasında aksaklıklar yaşanmakta; ancak bu durumun kaydedilen ilerlemeyi de gölgelememesi gerekmektedir. Netice itibarı ile yavaş olsa dahi önerinin ortaya konulmuş olduğu yıllardan bu yana önemli bir yol kat edilmiştir.

Castelletti'nin de belirttiği üzere, toplam ANS maliyetlerinin % 60'ı personel kaynaklı olup, bu hususta atılacak adımlar personel birlikleriyle Komisyon arasında gerginlik oluşturmaktadır. İstihdam konusunun halen bir soru işareti oluşturması nedeniyle TAHS'ın başarısı için sosyal tepkilerin de üstesinden gelinmesi gerekmektedir (Castelletti, 2014).

Bu süreçte dikkat çekici en büyük endişelerden bir tanesi; AB Komisyonunun endüstrinin de etkisiyle siyaseten belirlemiş olduğu hedeflere, sonuçlarını yeterince dikkate almadan doğrudan, aceleci ve zorlayıcı bir şekilde ilerlemeye çalışması yer almaktadır. TAHS I paketinde ortaya konulan hedeflerin ve yasal alt yapının makul ve sağlam olduğu değerlendirilmektedir. Ancak, sürecin yavaş yürümesi, öznel bir değerlendirme olarak endüstrinin de etkisiyle AB Komisyonunu çeşitli hatalar yapmaya zorlamıştır.

Bunların arasında;

- 1 ANSP'ler arasındaki başta mali, fiziksel ve kültürel olmak üzere farklılıklar dikkate alınmadan FAB'ların uygulanması için kısa miatlar belirlenmesi,
- 2 EUROCONTROL'un hükümetler arası statüsüne aykırı olarak ve içerisinde AB üyesi olmayan ülkelerin de olduğu göz ardı edilerek EUROCONTROL bünyesinde reform yapılmasına karar verilmesi,
- 3 EUROCONTROL bünyesindeki emniyet düzenleme sorumluluğunun, hazır hale gelmeden EASA'ya verilmesi,
- 4 EUROCONTROL bünyesinde başarıyla yürütülen Hava Trafik Akış Yönetimi sisteminin idaresinin endüstri ağırlıklı bir organa verilmesi,
- 5 NM görevinin EUROCONTROL'den alınarak bağımsız bir organa verilmesi,
- 6 PRB'nin yeniden yapılandırılarak EUROCONTROL PRC'den ayrılması gibi birçoğu dış etkenlere bağlı, zorlayıcı ve sonuçları iyi analiz edilmemiş hükümler SES II paketinde yer almış veya SES II+ paketi için önerilmektedir.

Bu hedeflerden "EUROCONTROL içerisinde reform yapılmasına karar verilmesi" Türkiye ile AB'yi karşı karşıya getiren bir unsur olmuştur. Türkiye bir taraftan AB'nin TAHS kapsamındaki yapısına SSC toplantılarına katılım talebi gibi dâhil olmaya çalışırken, diğer taraftan EUROCONTROL bünyesindeki haklarını korumaya çalışmaktadır.

Ancak, bu durum karşılıklı bir ihtilafın zeminini hazırlamaktadır. AB, düzenleyici görevlerinin tamamen AB Komisyonu ile EASA'da bulunmasını; buna karşılık EUROCONTROL'un ise yalnızca adı geçenlere destek sağlayan teknik bir organizasyon yapısında olmasını öngörmektedir.

Ne var ki, Türkiye JAA'nın kapatılması esnasında yaşamış olduğu acı tecrübeyi tekrar yaşamayı reddetmekte ve üyesi olduğu bir Teşkilatı bırakıp söz sahibi olmadığı bir Ajans olan EASA ile yakınlaşmak için uğraş vermek istememektedir. Aynı zamanda, Türkiye'nin EASA ile yoluna devam etmek istemesi durumunda ne ile karşılaşacağı konusunda ise birçok belirsizlikler bulunmaktadır.

Bunlar arasında, alınan kararlarda oybirliğinin ve kontrolün kaybedilmesi, siyasi veya teknik gerekçelerle çeşitli yaptırımlar ile karşılaşma riski ve ihtilafı

olduğu GKRY veya Yunanistan ile etkin olmadığı ve adil muamele görmeyeceğini dűşündüđü bir platformda karđı karđıya kalma riski gibi ihtimaller yer almaktadır.

Bunun yanında birçok ortamda ve mevzuat içerisinde TAHS'ın üçüncü taraflara genişletilmesi tavsiye edilmesine rağmen Türkiye'nin SSC'ye katılım talebi AB Komisyonu tarafından, daha önce verilen sözlere rağmen kabul edilmemektedir. Hâlbuki bu talebin karđılanması 549/2004 sayılı Çerçeve Tüzüğün "dibace" bölümünün 26 ncı maddesi ve SSC Uygulama Kuralları madde 7.6 uyarınca, ülkelerin yarısından fazlasının itirazı ile geçersiz kılınma imkânı bulunmak kaydıyla SSC başkanının davetine bağlıdır. Bu durum, Türkiye tarafında AB Komisyonu'na karđı güvensizliğe neden olmaktadır.

Diğer taraftan, AB Komisyonu ise EUROCONTROL'un teknik uzmanlığından mümkün olduğunca fazla yararlanmak istemekte ve EUROCONTROL kaynaklarının EASA'ya transferi hususuna büyük önem addetmektedir. Ne var ki, Türkiye'nin kurumsal reform ve kaynak transferine engel olan tavrı AB Komisyonu tarafından "ilişkilerini bloke eden bir yaklağım" olarak görölmektedir.

Türk hava sahasının genişliği ve doğu ile batı arasında bir köprü vazifesi görmesi Türkiye'yi TAHS açısından önemli bir konuma oturtmakta olup, Türkiye'nin TAHS'a katılımı pan-Avrupa bütünleğmesi yolunda çok önemli bir adım olacaktır. Ancak, Türkiye'nin TAHS'a katılımı tek başına yeterli olamayacaktır. TAHS'ın gerçek anlamda başarıya ulağabilmesi için pan-Avrupa çapında ele alınarak, 44 ECAC ülkesini dâhil etmesi gerekmektedir. Kültürel ve sosyal bağları nedeniyle yakın ilişkileri bulunan başta Orta Asya olmak üzere birçok ülke ve bölgeye yönelik Türkiye'nin önemli bir köprü vazifesi görebileceği göz ardı edilmemelidir. Bu vesile ile Avrupa'nın komđu bölgelerine de TAHS prensipleri kolaylıkla aktarılabilir (Yalçın, 2015).

TAHS'ın gerçek anlamda başarılı olabilmesinin ancak havacılığın küresel yapısını dikkate alarak komđu ülkeleri de dâhil ederek, yani konseptin pan-Avrupa çerçevesinde tüm EUROCONTROL hatta ECAC ülkelerini kapsayacak ve EUROCONTROL'un uzmanlığı/tecrübesinden mümkün olduğunca fazla yararlanacak şekilde planlanması ile mümkün olabileceği değerlendirilmektedir. Bu açıdan bakıldığında, AB Komisyonu bürokratlarının TAHS'ın genişleme sürecinin sürekli olacağı açıklamalarının çok önemli olduğu ve uygulamada göz ardı edilmemesi gerektiği değerlendirilmektedir.

İKİNCİ BÖLÜM

AVRUPA BİRLİĞİ

Bu bölümde; AB'nin tarihsel süreci, Türkiye'nin üyelik müzakereleri, süreçler içerisindeki havacılık konuları ve Türkiye'nin üyeliğine ilişkin değerlendirmelere yer verilecektir.

2.1 Avrupa Birliği Tarihsel Süreç

“Avrupa” sözcüğünün ilk kez kullanımı MÖ 7. yüzyıla kadar gitmesine ve Avrupa Kıtası'nın tarih boyunca dünya sosyolojik hayatında hep ön planda olmasına rağmen bu çalışmada amaçtan uzaklaşmamak adına İkinci Dünya Savaşı sonrası döneme odaklanılacaktır. Yine de, Birlik fikrinin temellerinin anlaşılması adına kilometre taşı sayılabilecek bir takım süreçleri belirtmekte yarar görülmektedir.

Charlemagne, MS 800 yılında Kutsal Roma-Germen İmparatoru ilan edilmesi sonrasında Avrupa'yı büyük ölçüde denetimi altına almış ve Avrupa bütünleşmesine ideolojik bir temel sağlamak amacıyla Avrupalı olmayı kullanmıştır. Bu yönüyle, ileriki dönemde Charlemagne için “rex pater Europae-Avrupa'nın Babası” tabiri kullanılmıştır (Erhan, 2014).

Hristiyanlığın kök salmasıyla ilerleyen dönemde kıtada Avrupa, “Hristiyanlar topluluğu” biçimine dönüşmüş ve 14. yüzyıla kadar Avrupa sözcüğü hiç kullanılmamıştır. “Birlik” ifadesi bu dönemde Hristiyan devletlerin birliğine atfedilmiştir. Avrupa'da uzun yıllar süren ulus devletlerin aralarındaki savaşlar ve sonrasında imzalanan barış anlaşmaları esnasında “Avrupa Federasyonu” düşüncesi gelişmiş ve Alman düşünür Kant 17. yüzyılda, “Avrupa Birleşik Devletleri” fikrini Avrupa'da sürekli barış ortamını sağlamak üzere ortaya atmıştır (Erhan, 2014).

Kısa aralıklarla karşılaşılan iki farklı dünya savaşının Avrupa'da önemli bir yıkıma sebebiyet vermesi sonrasında edinilen dersler ışığında Kıta'da kalıcı bir

şekilde barışı ve refahı tesis etme ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Ortaya çıkan ihtiyaç 3 başlık altında toplanabilir. Bunlar; kalıcı bir biçimde Almanya ile Fransa arasındaki sorunların çözüme kavuşturulması siyasi açıdan, Sovyet Rusya tehdidine karşı koyabilecek bir birliktelik oluşturma güvenlik açısından ve savaşlar ile oluşan yıkımı bertaraf ederek refahı tesis etme ve yaygınlaştırma ekonomik açıdan ihtiyaçlar olarak ortaya çıkmıştır (Erhan, 2014).

Bu ihtiyaç doğrultusunda, Belçika, Hollanda ve Lüksemburg tarafından Benelux ekonomik birlik alanının oluşturulması, Winston Churchill'in meşhur Zürih konuşmasında "Almanya ile Fransa işbirliği temelinde bir Avrupa Birleşik Devletleri'nin federalist bir çizgide kurulması önerisi" ile NATO, Avrupa Konseyi ve Avrupa Federalistler Birliğinin kurulmaları gibi adımlar atılmıştır (Erhan, 2014). Bir taraftan federatif bir yapı için alt yapı hazırlanırken bir taraftan da kömür ve çelik üretimi konusunda Alman-Fransız rekabeti yeniden siyasal bir sorun ortaya çıkıyordu.

Bu sorunu aşmak ve Avrupa'da kalıcı bir barış ortamı oluşturmak için, birçok Avrupalı devlet adamı çaba sarf etmişlerdir. Eski Milletler Cemiyeti Genel Sekreteri ve Fransa Planlama Teşkilatı Başkanı Jean Monnet'in tasarısına dayanarak, Fransa Dışişleri Bakanı Robert Schuman 9 Mayıs 1950 tarihinde bir deklarasyon yayınlamıştır. Söz konusu deklarasyonda Schuman, Avrupa Devletlerini, kömür ve çelik üretiminde alınan kararları bağımsız ve supranasyonel bir kuruma devretmeye davet etmiştir. Schuman'a göre, Avrupa'da bir barışın kurulabilmesinin anahtarı Fransa ile Almanya arasında süregelen çekişmenin son bulmasıydı. Bunun yolu ise, ortak kömür ve çelik üretimini milletler üstü bir kurumun gözetiminde sağlamak ve bu örgütlenmeyi diğer tüm Avrupa devletlerinin katılımına da açık tutmaktı (ABB, 2013).

Ortaya konulan Plan'a göre Avrupa'da düzenin korunması için Almanya'nın sınırlandırılmasından ziyade Avrupa içinde asimile edilmesi gerekmekteydi. Bu tez uyarınca Jean MONNET ile Alman Prof. HALLSTEIN tarafından geliştirilen Avrupa Kömür Çelik Topluluğu (AKÇT) fikri, AKÇT antlaşmasının Benelüks ülkeleri, Fransa, Almanya ve İtalya arasında 18 Nisan 1951'de imzalanması sonrasında 25 Eylül 1952'de hayata geçirilmiştir (Erhan, 2014).

İlerleyen süreçte, Avrupa ülkeleri arasında siyasal birlik arayışları AKÇT'yi aşacak şekilde sürdürülmüş ve Haziran 1950'de, Kore Savaşı çıkınca Avrupa'nın kendi savunma topluluğunu kurması fikri ortaya atılmıştır. Bu fikir doğrultusunda

Ekim 1950'de yine Jean MONNET tarafından hazırlanan Avrupa Savunma Topluluğu antlaşması, 9 Mayıs 1952'de imzalanmış ve hemen ardından da Avrupa Siyasal Topluluğu için girişimler başlatılmıştır. Buna karşın, 1954'de Fransa meclisinin Avrupa Savunma Topluluğu anlaşmasını onaylamaması neticesinde iki girişim de sonuçsuz kalmıştır (Erhan, 2014).

Yaşanan bu hayal kırıklığı sonrasında Jean MONNET Yüksek Otorite başkanlığından istifa ederek Birleşik Avrupa Devletleri için Eylem Komitesi (BADEK) adlı bir örgütün başına geçmiştir. Bu hayal kırıklığı, Jean MONNET'in hayallerini yok etmemiş ve 1 Haziran 1955'te BADEK'in çalışmaları sonucunda, Belçika, Federal Almanya, Lüksemburg, Fransa, İtalya ve Hollanda'dan katıldığı Messina konferansında Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) ve Euratom'un kurulmaları önerilmiştir. Bu öneri benimsenerek 27 Mart 1957'de imzalanan Roma Antlaşmasıyla, AET ve ardından Euratom kurulmuştur (Erhan, 2014).

Jean Monnet başta olmak üzere Birleşik bir Avrupa hayali kuranların çabalarıyla 1951 yılında AET, 1957 yılında Avrupa Kömür Çelik Topluluğu (AKÇT) ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu (AAET)'nin kurulmaları AB'nin temelini oluşturmuşlardır. Dolayısıyla, AB'nin kuruluşunda üç temel anlaşma ile oluşturulan üç ayrı topluluk yer almaktadır.

AB'nin, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ortaya çıkan bir uluslar üstü yapı olarak Avrupa tarihindeki en önemli bütünleşme olduğu söylenebilir. Bu bütünleşmenin temelinde kıtaya barışı getirmek, Sovyet tehdidine karşı ortak hareket etmek, ekonomiyi geliştirmek ve Fransa ile Almanya'nın çelik yüzünden tekrar savaşa girmelerinin önüne geçmek amacı yer almaktadır.

AB, bahsedilen üç topluluğun kurulmasıyla bir anda ortaya çıkmamıştır. Bu süreç yaklaşık 50 yıl içerisinde çeşitli antlaşmaların imzalanması ve bir dizi safhanın tamamlanmasıyla oluşmuştur. Bu safhalardan ilki 1965 yılında imzalan Füzyon (Birleşme) Antlaşmasıdır. Bu anlaşma ile Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu, Avrupa Ekonomik Topluluğu ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu için tek bir Konsey ve tek bir Komisyon oluşturularak, bu Topluluklar Avrupa Toplulukları adı altında anılmaya başlanmıştır (ABB, 2013). Dolayısıyla bu adım birleşmenin en önemli safhalarından birini oluşturmuştur.

Sovyetlerin güdümünden çıkmalarıyla Merkezi Avrupa ve Doğu Avrupa lkelerinin demokratikleşmeleri, Federal ve Demokratik iki Almanya'nın 3 Kasım 1990 tarihinde birleşmeleri ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin 1991 yılında dağılmasıyla birlikte Avrupa'nın siyasi yapısı radikal bir şekilde değişmiştir. Avrupa Topluluğu yesi devletler bağlarını güçlendirme amacıyla yeni bir antlaşmanın müzakerelerine başlamışlardır. Bu müzakereler sonucunda imzalanan ve Avrupa Birliği Antlaşması olarak bilinen Maastricht Antlaşması 1 Kasım 1993 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu antlaşma ile "ortak dış ve güvenlik" ile "adalet ve içişlerinde işbirliği" politikalarının tesis edilmesi, parasal birliğin 1999'a kadar tamamlanması ve Avrupa vatandaşlığının oluşturulması gibi kararlar alınmıştır. Maastricht Antlaşmasının yürürlüğe girmesi ile üç sütunlu bir AB yapısı tesis edilmiştir. Birinci sütunda AKÇT, AET ve EURATOM'dan oluşan Avrupa Toplulukları, ikinci sütunda "Ortak Dışışleri ve Güvenlik Politikası" ile üçüncü sütunda "Adalet ve İçişleri" yer almaktadır. (DPB, 2014b).

Ekonomik ve parasal birlik hedefinin somutlaştırılarak takvime bağlanması sebebiyle Maastricht Antlaşması ile bütünleşme yeni bir boyut kazanmıştır. Bu süreç başarıya ulaşmış ve ekonomik ve parasal birlik gerçekleştirilmiştir. Maastricht Antlaşması ile ayrıca, ortak dışışleri ve savunma politikası ile adalet ve içişlerinde işbirliği sütunları Avrupa bütünleşmesine eklenerek siyasi birliğe yönelik önemli ve somut bir adım atılmıştır (Ayata, 2009).

Maastricht Antlaşması sonrasında Avro Avrupa ortak para birimi olarak 1 Ocak 2002 tarihinde resmen tedavüle girerek 12 ülkede kullanılmaya başlanmış olup; bu adım Birlik olma anlamında önemli bir aşama olarak AB tarihinde yerini almıştır (ABB, 2013).

2007 yılında imzalanan Lizbon Antlaşması ile AB'nin derinleşme sürecindeki son önemli aşama gerçekleşmiş ve 2009 yılında Antlaşma'nın yürürlüğe girmesi ile AB'nin oluşumu sağlanmıştır. Lizbon Antlaşması ile Birliğin daha demokratik ve etkili işleyen bir yapıya kavuşması yanında karar alma süreçlerindeki tıkanıklıkların giderilmesi hedeflenmiştir. Bu hedef doğrultusunda kapsamlı değişikliklere gidilmiş ve Avrupa Topluluğu'nu kuran Antlaşmanın adı "Avrupa Birliği'nin İşleyişi Hakkında Antlaşma" olarak değiştirilmiştir (ABB, 2013).

Lizbon Antlaşmasının yürürlüğe girdiği tarih olan 2009 yılından itibaren Avrupa Toplulukları ifadesinin kullanımından vazgeçilerek Avrupa Birliği ibaresi kullanılmaya başlanılmıştır.

2.2 Türkiye'nin Avrupa Birliği Üyelik Macerası

Türkiye ile Avrupa ülkeleri arasındaki ilişkiler çok uzun çağlar öncesine dayanmaktadır. Türkiye'nin, Avrupa'nın bir parçası olduğu ilk olarak 1856'da Paris Antlaşması ile tanınmıştır. Avrupa değerlerinin, kurumlarının ve prensiplerinin benimsenmesi bu tarihten daha da önceye 1830'lardaki Tanzimat dönemine kadar uzanmaktadır. Tanzimat ile başlayan batılılaşma süreci Cumhuriyet'in ilanı ile hızlanmış ve Türkiye 1949 yılında Avrupa Konseyi'ne ve 1952 yılında NATO'ya üye olmuştur. Bu sürecin devamında Türkiye, Yunanistan'ın hemen ardından AET'ye katılım için başvuru yapan ikinci ülke olmuştur (Bulbul, 2006).

O zamanki Türk dış politikası Yunanistan'ı yalnız bırakmamak üzerine kurulu bir genel yaklaşım izlemektedir. Topluluk, Türkiye ve Yunanistan tarafından yapılan başvuruları paralel olarak ele almaya karar vermiştir. 1960 darbesi ile süreçteki ilk molasını veren Türkiye, bugün hala AB kapısında beklerken, birlikte başladığımız yolculuğu Yunanistan 1981 yılında AB tam üyesi olarak tamamlamıştır (Keskin, 2008:119).

Topluluk, Türkiye'nin, AET'yi kuran Roma Antlaşması'nın yürürlüğe girmesinden kısa bir süre sonra 1959 tarihinde ortaklık için yapmış olduğu başvuruyu kabul ederek, üyelik gerçekleşinceye kadar geçerli olacak bir ortaklık anlaşması imzalanmasını önermiştir. Bu amaçla "Ankara Anlaşması" adıyla bilinen "Türkiye ile Avrupa Ekonomik Topluluğu Arasında Ortaklık Yaratan Anlaşma" 12 Eylül 1963 tarihinde imzalanarak 1 Aralık 1964 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Akdedilen bu Anlaşma ile Türkiye ile AB ilişkileri için hukuki bir zemin oluşturulmuştur. Ankara anlaşması ile Ortaklık için, hazırlık dönemi, geçiş dönemi ve son dönem olmak üzere 3 ayrı dönem belirlenmiştir (ABB, 2013).

Ankara Anlaşması'nda öngörülen hazırlık dönemi Katma Protokol'ün 13 Kasım 1970 tarihinde imzalanması ve 1973 yılında yürürlüğe girmesi ile sona ermiştir. Katma protokol ile birlikte, ayrıca, geçiş dönemine ilişkin koşullar belirlenmiştir. Ancak Türkiye'de demokrasiye ilişkin endişe ve tehditlerin bulunduğu 1970'li yıllarda ilişkiler yavaş bir seyir izlemiş ve ilişkiler 12 Eylül 1980 askeri

darbesinin ardından resmen askıya alınmıştır. Yine de, Türkiye'de sivil idarenin 1983 yılında yeniden kurulmasıyla birlikte ilişkiler tekrar normalleşmeye başlamış ve 14 Nisan 1987 tarihinde, Türkiye Ankara Anlaşması'nda öngörülen dönemlerin tamamlanmasını beklemeden üyelik başvurusunda bulunmuştur (ABB, 2013).

Türkiye'nin 1987 yılında yapmış olduğu resmi AB üyelik başvurusu 1995, 2004 ve 2007 yılında AB'ye katılan tüm ülkelerden önce gelmektedir. Ancak, Türkiye'nin AB üyelik uğraşı acı veren yavaş bir süreç olmuştur. Bu olumsuz sürece perde arkasındaki bazı olumsuz komplikasyonlar zemin hazırlamışlardır. Bunların başında Kıbrıs'taki tartışmalar gelmekle birlikte, Türk-Yunan ilişkileri genel anlamda sürekli olarak Türkiye'nin bu yöndeki hevesini zayıflatmıştır (Redmond, 2007).

Komisyon, Topluluğun kendi iç bütünleşmesini tamamlamadan yeni bir üyeyi kabul edemeyeceğini ve Türkiye'nin, Topluluğa katılmaya ehil olmakla birlikte, çeşitli alanda gelişmesi gerektiğini ifade etmiştir. Böylelikle, Komisyon üyelik müzakerelerinin açılması yerine Ortaklık Anlaşması çerçevesinde ilişkilerin geliştirilmesini önermiştir. Türkiye bu öneriye olumlu yaklaşmıştır. Bu çerçevede, Katma Protokol'de öngörüldüğü şekilde 1995 yılında Gümrük Birliği'nin tamamlanması için müzakereler yürütülerek Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği Anlaşması 1 Ocak 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu vesile ile Türkiye-AB Ortaklık İlişkisindeki son döneme geçilmiştir (ABB, 2013).

Gümrük Birliği, Türkiye açısından önemli bir dönüm noktası olmuş ve AB tam üyeliği yolunda önemli adımlar atılmasına vesile olmuştur. Bu adımlar neticesinde, Türkiye'nin adaylığı Helsinki'de 10-11 Aralık 1999 tarihlerinde yapılan AB Devlet ve Hükümet Başkanları Zirvesi'nde resmen onaylanmış ve Türkiye için de diğer aday ülkelerde olduğu üzere Katılım Ortaklığı Belgesi hazırlanmasına karar verilmiştir (ABB, 2013).

Katılım Ortaklığı belgesi, AB tarafından hazırlanmakta ve Birliğe aday ülkeler için Kopenhag Kriterleri doğrultusunda yerine getirilecek kısa ve orta vadeli öncelikleri ihtiva etmektedir. Katılım öncesi stratejinin özünü oluşturan belgede aday ülkeye mali yardımların nasıl yapılacağı ve bu yardımlar karşılığında aday ülkeden ekonomik, hukuki ve idari açıdan hangi reformların beklendiği belirtilmektedir (Keskin, 2008:130).

Diğer bir ifadeyle Kopenhag Kriterleri, 22 Haziran 1993 tarihinde yapılan Kopenhag Zirvesi'nde, Avrupa Konseyi tarafından benimsenen ve tam üyeliğe kabul edilmeden önce adaylık için başvuruda bulunan ülkelerin karşılaması gereken kriterleri içermektedir. Bu kriterler ekonomik, siyasi ve topluluk mevzuatının benimsenmesi olmak üzere üç grupta toplanmıştır (KDK, 2014).

Elde edilen bu ivme bir müddet daha devam etmiş ve yoğun tartışmalara şahitlik eden 17 Aralık 2004 tarihli Brüksel Zirvesi'nde, Türkiye'nin Kopenhag Kriterleri olarak bilinen ve demokrasi ve hukukun üstünlüğü, insan hakları, azınlıkların korunması ile işleyen bir pazar ekonomisi gibi hükümleri içeren siyasi kriterleri yeteri ölçüde karşıladığı belirtilerek 3 Ekim 2005'te müzakerelere başlanması kararı alınmıştır (Aybet, 2006).

Müzakere kararı doğrultusunda, Türkiye Lüksemburg'da 3 Ekim 2005 tarihinde yapılan Hükümetler arası Konferans ile resmen AB'ye katılım müzakerelerine belirgin tarih aralıkları olmadan başlamıştır. Yine aynı gün Türkiye için bir Müzakere Çerçeve Belgesi yayımlanmıştır (ABB, 2013).

AB Konseyi tarafından yayınlanan müzakere çerçeve belgesine göre; müzakerelerin Türkiye'nin kendine has niteliklerine göre yürütüleceği ve hızının Türkiye'nin üyelik kriterlerini karşılama adına elde edeceği ilerlemeye bağlı olacağı ortaya konulmuştur. Ayrıca, müzakerelerin hedefinin katılım olduğu belirtilmekle birlikte müzakerelerin, açık uçlu ve sonucu önceden garanti edilemeyen bir süreç olduğu belirtilmiştir (DB, 2005).

17 Aralık 2004 zirvesinde, Türk hükümeti ile AB temsilcileri arasında varılan uzlaşılardan bir diğeri de; Türkiye'nin protokolü imzalamasının fiili olarak GKRY'nin tanınması anlamına gelmeyeceğidir. Ancak, 03 Ekim 2005 tarihinden sonra bu konu tekrar gündeme gelmeye başlamıştır. (Aybet, 2006)

Ayrıca, müzakere çerçeve belgesinde Türkiye'nin AB üyeliği önündeki en önemli engellerinden olan Ege ve Kıbrıs meselelerine atıfta bulunulmuş ve Müzakerelerin ilerleyişini, Komisyon raporları çerçevesinde Türkiye'nin katılım hazırlıklarında kaydettiği ilerlemenin yönlendireceği ve bu ilerlemenin özellikle belgede yer alan bazı koşulların ne kadar yerine getirildiği ile ölçüleceği vurgulanmıştır.

Vurgulanan hususlar arasında havacılık alanını özel olarak ilgilendiren iki madde Türkiye'nin TAHS sürecine katılımı başta olmak üzere AB havacılık müktesebatını uygulaması açısından büyük bir önemi haizdir.

Bu hususlardan ilki, Türkiye'nin iyi komşuluk ilişkileri konusundaki koşulsuz taahhüdü ile süregelen sınır anlaşmazlıklarının gerektiğinde Uluslararası Adalet Divanı'nın yargı yetkisi de dâhil olmak üzere, Birleşmiş Milletler Sözleşmesinde yer alan anlaşmazlıkların barışçı yollarla çözümlenmesi ilkesine uygun olarak çözümlenmesi yönündeki yükümlülüğü;

İkincisi ise, Türkiye'nin Kıbrıs sorununun BM çerçevesinde ve Birliğin kurucu ilkelerine uygun olarak kapsamlı çözümünün sağlanmasına yönelik sürekli desteğinin, kapsamlı bir çözüm için uygun ortamın yaratılmasına katkıda bulunacak adımların atılması da dâhil olmak üzere, devam etmesi ve Kıbrıs Cumhuriyeti de dâhil olmak üzere Türkiye ile AB üyesi devletlerarasındaki ikili ilişkilerin normalleştirilmesi yönünde ilerleme kaydedilmesi olarak belirtilmiştir.

Müzakere çerçeve belgesi genel prensip olarak Birlik müktesebatının katılım anında olduğu şekliyle uygulamasını gerektirmekle birlikte, zaman ve kapsam açısından sınırlı olması ve müktesebatın uygulanması için açıkça belirlenmiş aşamalar içeren bir planın da mevcudiyeti koşuluyla Türkiye'nin geçiş tedbirlerine ilişkin taleplerinin kabul edebilmesine de cevaz vermektedir.

Ne var ki, bu durumun tam tersi de net bir şekilde ortaya konulmuş olup, Türkiye'nin katılımından itibaren ekonomik ve parasal birliğe üye ülke olarak derogasyonla iştirak edeceği ve Türkiye'nin Konseyin alacağı karar doğrultusunda, Euro'yu ulusal para birimi olarak kabul edeceği hükmü Müzakere Çerçeve belgesinde yer almaktadır (DB, 2005). Bu durumda Türkiye'nin tam üye olsa dahi bazı alanlarda birliğin dışında tutulacağı anlaşılmaktadır.

Büyük tartışmalar ile beraber, müzakerelerin başlatılması kararı ve Müzakere Çerçeve Belgesi'nin yayınlanması ilişkiler açısından yeni bir dönem başlatmış olmasına rağmen; bu olumlu tablo yine tarihsel süreçte defalarca tekrarlandığı üzere çok uzun soluklu olamamıştır. Nasıl veya hangi kararlar ve adımlar ile uzun soluklu olmadığına değinmeden önce, bu adımın neden uzun soluklu olmadığına değinmekte yarar görülmektedir.

Öncelikle, Türkiye, AB açısından kabullenilmesi ve özümsemi son dönemlerde Birliğe katılan diğer hiçbir üye ile kıyaslanamayacak kadar büyük

ölçekli bir ülkedir. Bu sürecin ekonomik ve sosyo-kültürel açıdan önemli etkileri olacağı açıktır. Hatta tek başına Türkiye'nin üye olması için yapılması gereken teknik hazırlığın mali ve siyasi boyutu 2004 genişlemesinde üye olan ülkelerin toplamından fazladır (Keskin, 2008:118).

Diğer taraftan, Türkiye AB ilişkileri çok boyutlu ve karmaşık bir karaktere sahiptir. Her ne kadar Türkiye Avrupa ile yüzyıllardır sıkı ilişkiler kurmuş, 1963 Ankara Anlaşması ile ilişkiler resmileştirilmiş ve 2005 yılından itibaren tam üyelik müzakereleri yürütüyor olsa dahi, Türkiye'nin Müslüman-yoğun bir nüfusa sahip olması ve topraklarının önemli bir kısmının Asya kıtasında yer alması Avrupalı politikacılar tarafından sorgulanmaktadır (Usul, 2014).

Bunun yanında, bazı Avrupalı yetkililer Kıbrıs sorunu ekseninde Türkiye'nin üyeliğine karşı tezler üretirken, Alman Hristiyan Demokratlar gibi bir kısmı ise imtiyazlı ortaklık fikrini ortaya atmakta, buna karşılık ise, Türk Dışişleri Bakanlığı AB'nin tam üyelik dışında bir şey veya ilave şartlar önermesi durumunda kendi yoluna devam edebileceğini ifade etmektedir (Bulbul, 2006).

AB üyelik sürecinin özünde adaylardan özel şartlar istenilmesi şeklinde bir yaklaşım olmamasına rağmen tarihsel gelişim süreci içerisinde bu yöndeki örnekler çeşitli dönemlerde yaşanmıştır. Bunlardan en dikkat çekici ve bilineni General Charles De GAULLE'ün Fransa Cumhurbaşkanı olduğu yıllar içerisinde iki kez, ABD'ne ait "Truva atı" olduğu düşüncesiyle İngiltere'nin yapmış olduğu başvuruyu veto etmiştir. İngiltere AET'ye ancak De GAULLE öldükten sonra girmiştir.

Bunun yanında, AB üyesi ülkelerin belirli konularda aday ülke üzerine baskı oluşturmaya ve menfaat sağlamaya çalıştıkları örneklerde yaşanmıştır. Yakın zamanda yaşanan bir örnek olarak; Hırvatistan'ın üyelik müzakeresi sürecinde Slovenya tarafından 35 fasılın 11'inin hükümlerle ihtilafı nedeniyle veto edilmesi sayılabilir. Bilahare, Slovenya ve Hırvatistan konunun uluslararası tahkime götürülmesini kabul etmişlerdir. Burada dikkat çekici olan husus; Slovenya'nın Hırvatistan'ın adaylığından yararlanmaya çalışması olmuştur (Usul, 2014).

Benzer bir durumun Türkiye'nin üyelik müzakereleri açısından da yaşanması beklenmiş ve maalesef öyle de olmuştur. Türkiye, katılım müzakerelerine 12 Haziran 2006'da başlamış ve 2013 yılı aralık ayı itibarı ile otuz beş fasıl arasında 14 fasıl açılmış, ancak yalnızca bir tanesi, Bilim ve Araştırma faslı, geçici olarak kapatılmıştır. Açılan 13 fasıl Kıbrıs sorunu nedeniyle kapatılamamıştır. Bunun

yanında, Fransa tarafından beş fasıl ve GKRY tarafından altı fasıl veto edilmektedir (Usul, 2014). Ayrıca, AB Konseyi 11 Aralık 2006 tarihinde sekiz faslı "Ek Protokolün tam olarak uygulanması şartına bağlı olarak" askıya almıştır. Aynı şekilde geçici olarak hiçbir fasılın kapatılmayacağı da kararlaştırılmıştır (ABB, 2014).

Bu kararda üyelik müzakereleri açısından çok dikkat çekici bir husus bulunmaktadır. Şöyle ki, Kıbrıs'ta kalıcı çözümün Türkiye'nin üyeliği için ön şart olması konusu Yunanistan tarafından gündeme getirilmiş ve diğer üyeler buna ikna edilmiştir. Ancak, Ada'da barışçıl bir çözüm bulunması Türkiye'den talep edilmesine rağmen GKRY'den böyle bir talepte bulunulmamış ve GKRY AB üyesi kabul edilmiştir. Açıkça bir çifte standart olan bu durum sonrasında, AB Kıbrıs konusunu katılım müzakerelerine dâhil etmiş ve neticede Türkiye kendisini limanların ve havaalanlarının Rum gemi ve hava araçlarına açılması yönünde Avrupalıların baskısı altında bulmuştur. Netice itibarıyla AB, 11 Aralık 2006 tarihinde Türkiye, tanımadığı GKRY'ye liman ve havaalanlarını açmayı kabul edene kadar sekiz fasılın müzakere sürecini askıya alarak ve daha da önemlisi açılan hiçbir fasılın kapatılmayacağını kararlaştırarak Türkiye'yi cezalandırmıştır (Usul, 2014).

İlan edilen vetolar ve resmi olarak askıya alınan fasıllar Türkiye'nin AB yolunda ilerleyişini sekteye uğratmaktadır. Katılım müzakere süreci uzadıkça Türkiye'nin AB'ye olan ilgisi azalmakta ve vatandaşların AB üyeliğine olan desteği dramatik bir şekilde düşmektedir. Aynı şekilde üyelik süreci uzadıkça, gerek Birlik tarafından, gerekse Türkiye tarafından yapılan karşılıklı hataların oranı artmakta ve 2005 yılında zirve yapan edininlerin erimeye başladığı bir noktaya geldiği izlenimi ağırlık kazanmaktadır (Keskin, 2008:117).

Müzakere etmenin doğası gereği, müzakere eden ülke belirtilen şartları yerine getirdiğinde organizasyona katılmasına izin verileceğinden emin olmak isteyecektir. Ancak, 1999 yılında Türkiye'ye aday statüsü verilmesine rağmen, Birlik 2004 yılında oyunun kurallarını Türkiye için değiştirmiştir. Ayrıca, müzakerelerin açık uçlu olması ve müzakereler neticesinde daimi kısıtlamalar belirlenebileceği hükmü getirilmiştir (Usul, 2014).

Tüm bu hususlar, Türk tarafında güvensizliği artıran unsurlar olmuşlar ve Türkiye tüm üyelik şartlarını yerine getirirse dahi AB üyeliğinin belirsiz olacağı fikrinin ağırlık kazanmasına neden olmaktadır. Bu durum ise, Türkiye'nin AB ile

ilişkilerinde gevşek davranmasına ve “Şangay Beşlisi” gibi farklı alternatifleri de gündemde tutmasına neden olmaktadır.

AB açısından bakıldığında ise, bir taraftan çeşitli sebeplerden ötürü Türkiye’nin Birliğin içerisinde tam üye olarak yer alması yeterli desteği görmezken diğer taraftan, başta Birliğin güvenliği ve ticari ilişkiler olmak üzere açık bir takım katkılarından ötürü Türkiye’nin Birlikten uzaklaşması istenmemektedir.

Zira, Türkiye coğrafi konumu ve NATO üyeliği nedeniyle Avrupa güvenliği açısından özel bir konumda yer almakta olup, özellikle 1991 yılındaki Körfez savaşı Avrupa’nın Türkiye’nin önemi konusundaki değerlendirmelerini Türkiye lehine değiştirmiştir. Ne var ki, hemen ardından Komünizmin çöküşü AB’nin genişleme gündemini eski Sovyet ülkelerine yöneltmesine sebep olmuş ve Türkiye için bekleme süreci uzamıştır (Aybet, 2006). Dolayısıyla yukarıda bahsedilen Birlik içerisinde olmayan ancak Birliğin yanında duran bir Türkiye arzusu kuvvet kazanmıştır.

AB genişleme sürecinin geçmiş örneklerinde yeni üyelerin katılımları vatandaşlara sorulmadan onaylanmış olmasına rağmen, bazı ülkelerin Türkiye’nin AB’ne katılımını referanduma götürme yönündeki eğilimleri gözlemlenmiştir. Fransa’nın bu yöndeki yaklaşımını daha önce deklere etmiş olması yanında Danimarka, Hollanda ve Avusturya gibi başka ülkelerinde Fransa’yı takip etmeleri muhtemeldir (Hülse, 2006). Dolayısıyla, siyasetçilerin ve AB yöneticilerinin siyasi yaklaşımları yanında AB vatandaşlarının gözündeki Türkiye algısı da müzakere sürecinin sonuçlandırılabilmesi açısından büyük bir önem taşımaktadır.

Olası bir referandum durumunda Türkiye’nin katılım sürecinin başarısız olması ihtimali, AB vatandaşlarının çoğunluğunun Türkiye’yi kendilerinden farklı ve “öteki” olarak görmeleri nedeniyle azımsanmayacak seviyede yüksektir. Aynı şekilde, topluluk müktesebatının müzakeresi Türkiye’yi kendilerinden kültürel olarak farklı görenler tarafından etkilenecektir. AB Komisyonu tarafından yayımlanan 2005 sonbahar “Avro barometre” ölçümlerine göre AB bünyesindeki Türkiye’ye olan destek yalnızca % 31 seviyesindeyken karşı olanların oranı % 55 seviyesindedir. Bu hususa dikkat çeken Jose Manuel BARROSO, Türkiye’nin AB vatandaşlarının gönüllerini ve zihinlerini kazanması gerektiğine vurgu yapmaktadır (Hülse, 2006).

Türkiye’nin AB tam üyelik müzakereleri sürecinin aşılması gereken üç önemli engelini teknik uyum, siyasi sorunlar ve imaj problemi oluşturmaktadır. Bunlardan teknik uyum en kolay aşılabilecek olan engel olarak görülmektedir. Siyasi sorunlar

daha çok, Yunanistan/Ege, Kıbrıs, Batı Trakya ve Ermeni sorunları gibi önemli başlıklarda zor bir süreç olarak ortada dururken, son engel olan imaj probleminin de siyasi sorunlardan daha önemsiz olarak görülemeyeceği ve bu sürecin de çok kolay olmayacağı açıktır.

Birçok AB vatandaşı Türkiye'yi kültürel olarak AB'den farklı görmekte, başta Hristiyan partiler olmak üzere bir kısmı da Avrupa'nın ortak bir kültürel ve dini miras üzerine kurulu olduğuna inanmaktadır (Hülse, 2006). Dolayısıyla, bir Hristiyan kulübü olarak görülen bir Birliği, Müslüman bir Türkiye'nin katılımı için kendini ve Birliğe sağlayabileceği katkıları çok iyi anlatabilmesi gerekmektedir. Ancak, bunun şu ana kadar başarılabilmediğini söylemek pek mümkün olamamaktadır. Türkiye Birlik vatandaşları tarafından az tanınmakta ve daha az anlaşılabilir (Eralp, 2005'ten aktaran Hülse, 2006)

Bu hususu destekler nitelikte bir analiz yine AB Komisyonu tarafından yayımlanan 2005 sonbahar "Avro barometre" ölçümlerinde yer almaktadır. Analize göre Almanya'da Türkiye'nin AB üyeliğine karşı çıkanların oranı % 71 seviyesindedir. Avrupa'da Türklerin en yoğun olarak yaşadığı Almanya'da dahi bu kadar düşük bir destek olması Türkiye'nin kültürel olarak farklı olmasının bir problem olabileceği tezini savunanları haklı çıkarmakta ve tarafların birbirlerini anlamasının ve güvenmelerinin müzakerelerin ilerleyişini hangi ölçüde etkileyebileceğini göstermektedir (Hülse, 2006). Bu noktadan hareketle Türkiye eğer gerçekten Birliğin bir üyesi olmak istiyorsa, bürokrasinin, sivil toplumun ve siyasetin her kademesinin katılacağı uzun soluklu bir kampanya başlatarak kendini tanıtmayı ve Birliğe sağlayacağı katma değeri net bir şekilde anlatabilmelidir.

Bunun yanında Türkiye'nin, referandum ve fasılların açılıp kapatılması süreci örneklerinde olduğu üzere, birden fazla defa negatif ayrımcılık olarak görülebilecek muameleye maruz bırakılmış olmasına rağmen, AB üyesi olabilmesi için eleştirilmeyi ve soğukkanlı hareket etmeyi öğrenmesi gerekecektir. Türkiye, duygusal yaklaşımlardan uzaklaşıp serinkanlı kalarak ve milliyetçi söylemler yerine sakin söylemler kullanarak uzun vadeli bir çaba ile AB vatandaşları gözündeki olumsuz imajını değiştirebilecektir (Hülse, 2006).

2.3 Türkiye – Avrupa Birliği Havacılık İlişkileri

Tarihi kökenleri itibarı ile Türk havacılık tarihi dünya havacılık tarihi ile paralel bir seyirde gelişmesine rağmen, çeşitli dönemlerde yaşanan duraksamalar bu alanda bariz bir şekilde geri kalmamıza neden olmuştur. Özellikle, 17. yüzyılda Hezarfen Ahmet Çelebi'nin Galata Kulesi'nden atlaması şeklinde gerçekleşen uçuş girişiminin ardından 20. yüzyıl başlarında savaş uçaklarıyla tanışılması arasında geçen süreçte Türk havacılık tarihi adına literatürde fazla bir şey tespit etmek mümkün olamamaktadır.

Ancak bununla birlikte, Türkiye 20. yüzyılın ikinci çeyreğinde, dünya havacılığında A sınıfı yolcu uçakları listesine giren uçaklar imal ederek ihraç edebilecek seviyeye kadar ilerlemiştir (Çelebi, 2014: 32-33).

Bunun yanında Türkiye, 1944 yılında Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) ve 1955 yılında ECAC kurucu üyeleri arasında yer alırken, yine bir duraksama dönemine girmiş ve 21. yüzyıl başlarına kadar yine dünya havacılık tarihindeki etkisini kaybetmiştir. Ancak, tüm bu belirsizliklere rağmen Türkiye havacılık tarihi boyunca Avrupa ile birlikte hareket etmiş ve ICAO, ECAC, EUROCONTROL, JAA ve EASA gibi çeşitli platformlarda Avrupa'nın bir parçası olmaya gayret göstermiştir.

AB havacılık pazarının 1993 yılında serbestleşmesi ile birlikte hava yoluyla seyahati daha erişilebilir ve ekonomik bir hale getirmiştir. Bu süreçte hava trafiği 2011 yılına kadar % 54'lük bir artış gerçekleştirmiştir (EUROCONTROL, 2011). Yaşanan bu artış önce 2008 yılında ortaya çıkan küresel mali krizin, akabinde ise 2010 yılında İzlanda'da yaşanan volkan patlamasının etkisiyle bir gerilemeye uğrasa da 2013 yılından itibaren artış karakteristiğine tekrar dönülmeye çalışılmaktadır.

Avrupa'nın hava trafik yoğunluğu güneydoğu eksenine kaymaya başlamış olup, özellikle Türkiye'de önemli bir trafik artışı yaşanmıştır. Son yıllarda Avrupa hava trafiğinin artış eğiliminde kalmasını sağlayan ülke Türkiye'dir. Bu nedenle, başta Türkiye olmak üzere hava trafiğinde önemli bir gelişme kaydeden AB üyesi olmayan Avrupalı ülkelerin de TAHS içerisinde yer almalarının gerekli olacağı ortaya çıkmaktadır.

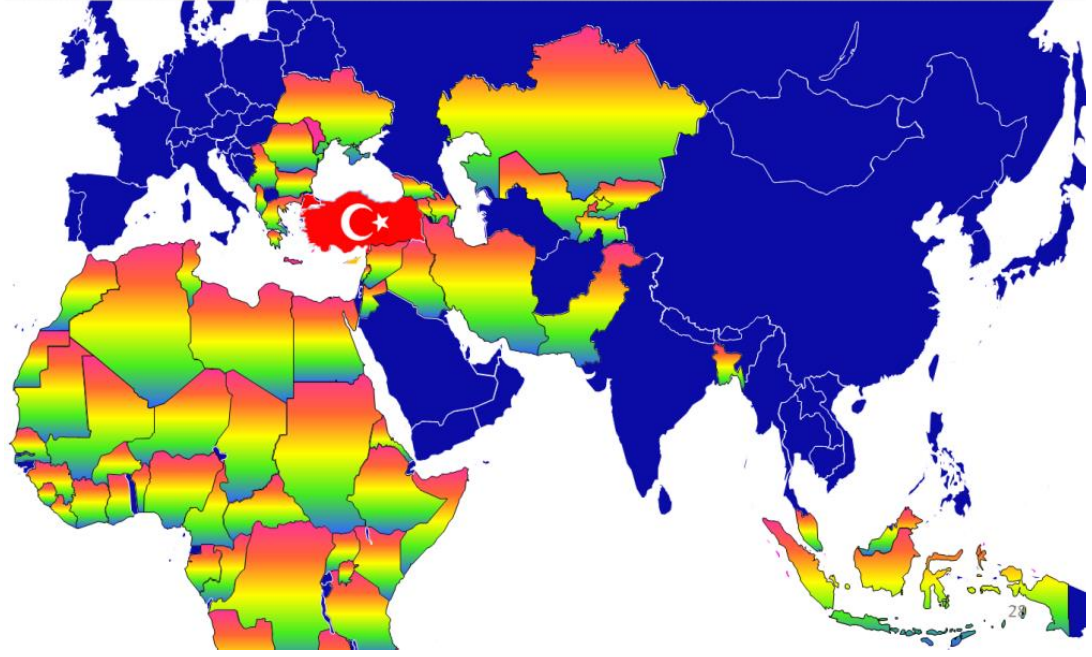
Türkiye, AB'nin uçuşlarının en yoğun olduğu hava pazarlarından bir tanesi olarak Birliğin tek hava pazarı oluşturma çabalarında büyük önem taşıyan bir ülkedir.

Türkiye, özellikle hava trafiğine yapmış olduğu katkı, RVSM uygulamasında Avrupa için bir geçiş bölgesi olması ve radarlı ayırma gibi hava trafiğinin düzenlenmesi konusunda Avrupa için bir tampon bölge olması gibi özellikleri ile AB açısından büyük öneme sahip bir konumdadır.

AB havacılık müktesebatına dâhil edilmiş olan EUROCONTROL ESARR'larının uygulanması başta olmak üzere; EUROCONTROL üyeliğinden gelen yükümlülüklerin karşılanması ve AB tam üyelik çalışmaları kapsamında yürütülen çalışmalar nedeniyle Türkiye AB'ne uyum konusunda önemli yol kat etmiş bir ülkedir. Türkiye Doğu-Batı hava trafik akışında yer alan stratejik konumu ile TAHS'a önemli bir katkı sağlayabilecektir. Bu konum içerisinde AB ülkelerinden doğu yönüne giden trafiğin önemli bir kısmının Türk hava sahasını kullanması ve uzun mesafeli uçuşlar için İstanbul'un bir aktarma merkezi vazifesi görmesi de yer almaktadır.

Tüm bunların yanında Türkiye hava sahası Asya (doğu) ülkeleri ile Avrupa (batı) ülkeleri arasında bir geçiş bölgesi konumundadır. Aynı durum, Avrupa'dan orta doğu ve körfez (güney doğu) ülkeleri arasındaki hava trafiği için de geçerlidir. Diğer taraftan Türkiye 2007 yılında başlatmış olduğu bölgesel işbirliği projesi ile aralarında bazı AB üyesi ülkelerinde yer aldığı 100'e yakın ülke ile çeşitli bölgesel gruplar altında yakın ilişkiler kurmuştur.

Bu gruplar arasında KEİ, TRACECA, D-8, TMAG'in yanında AFCAC ile yapılan işbirliği anlaşması da yer almaktadır. Bu gruplar altında yürütülen çalışmalar ilişkilerin gelişmesi açısından önemli bir katkı sağlamıştır.



Şekil 2.1: Türkiye bölgesel işbirliği haritası.

Bu gruplar kapsamında Türkiye tarafından, Tacikistan, Sudan, Lübnan, Suriye, Kırgızistan, Afganistan, Somali, KKTC vb. birçok ülkenin sivil havacılık temsilcilerine eğitimler sağlanmıştır. Bunun yanında, Sudan ve Afganistan gibi çeşitli ülkelere de hibe desteği verilmiştir. Bu gruplar ile yapmakta olduğu işbirliği, bu bölgelerden gelerek Avrupa'ya giden uçuşları kontrol eden/düzenleyen bir köprü olarak Türkiye'nin TAHS'a katkı sağlamasına imkân tanımaktadır. Aynı zamanda bu işbirliği faaliyetleri gelişen ekonomik işbirlikleri ve yeni HUA'lar yoluyla trafik kapasitesinin de artışına vesile olabilecektir.

Türkiye, 2010 yılında taşınan 30 milyon yolcu ile ABD'den sonra yolcu trafiği bağlamında ikinci büyük karşılıklı istikamet olup; AB için önem arz eden ve hızla büyüyen bir pazar konumundadır. Bu pazar büyüklüğü 1999 yılından itibaren yıllık %9 oranında artış göstermiş ve bu artış AB-Fas arası trafiğin 3 katı ve AB-Rusya arası trafiğin 2 katı olarak gerçekleşmiştir. AB'nin, Türkiye'nin de aralarında bulunduğu komşu ülkeler ve ana partnerler ile yapacağı kapsamlı hava ulaştırma anlaşmalarından yıllık 12 milyar €'dan fazla fayda sağlayacağı hesaplanmaktadır (EC, 2012). Yalnızca bu durum dahi AB ile Türkiye arasında akdedilecek olan kapsamlı bir havacılık anlaşmanın getireceği faydayı ve havacılık alanında AB ile Türkiye'nin birçok ortak menfaati bulunduğunu ortaya koymaktadır. Ancak işbirliğin kapsam ve sınırlarının hassasiyetle ortaya konulması gerekmektedir. Bu nedenle,

ilişkilerin mümkün olduğunca hızlı bir şekilde geliştirilebilmesi ve sürdürülebilir olması adına, ilk adımı ikili bir emniyet anlaşması olmakla birlikte nihai hedefi tam üyeliği işaret edecek şekilde bir kapsamlı havacılık anlaşmasının ön koşulsuz bir şekilde müzakere edilerek sonuçlandırılmasına ihtiyaç bulunmaktadır.

2012 yılında yapılan AB-Türkiye havacılık görüşmelerinde kapsamlı bir havacılık anlaşması veya ilk aşama olarak EASA Temel Tüzüğü'nün 66 ncı maddesi uyarınca emniyet anlaşmasının akdedilmesi gerektiği üzerinde mutabakata varılmış ve COM 2012-556 (EC, 2012) ile Komisyon tarafından yapılan talep 20 Aralık 2012 tarihindeki 3213 üncü oturumunda AB Konseyince olumlu karşılanmıştır. Ancak, AB Komisyonunun yol haritasında Yatay Anlaşmanın imzalanmasını ve Kıbrıs üzerinde yaşanan iletişim aksaklığının eş zamanlı olarak görüşülerek birlikte sonuçlandırılmasını ön koşul olarak ortaya koyması nedeniyle şu ana kadar emniyet anlaşmasının müzakere edilmesine başlanılamamıştır.

Türkiye ile AB'yi birbirine bağlayan unsurlardan veya Türkiye'nin TAHS'a katılım bağlamındaki avantajlarından bir tanesi de bulunduğu özel konumuyla 982.000 km²'lik geniş hava sahasıdır. Türkiye hava sahasındaki trafiği Avrupa kurallarına yakın standartlarda kendi imkânları ile idare etmekte ve AB üyesi ülkeler açısından bir geçiş bölgesi rolünü üstlenmektedir. Bu durum özellikle RVSM uygulaması için geçerlidir. RVSM uygulamayan bölgelerden gelen hava trafiği Türk Hava Trafik Kontrol Birimleri tarafından uygun irtifalara yönlendirilmekte ve AB hava sahasına devam ediyor olmaları durumunda RVSM uyumlu olarak teslim edilmektedirler.

Türkiye'nin AB ile havacılık alanındaki ilişkilerinin önemli parçalarından birini de EASA ile ilişkiler oluşturmaktadır. Türkiye EASA ile 2006 yılında SAFA ve 2009 yılında uçuşa elverişlilik, operasyon ve personel lisanslandırma alanlarında yapmış olduğu Çalışma Düzenlemesi (Working Arrangement) Anlaşmaları ile sıkı bir bağ kurmuş ve gerekli uyum çalışmalarını tamamlamıştır. Uyum durumu ise EASA tarafından gerçekleştirilen standardizasyon ziyaretleri ile düzenli olarak kontrol edilmektedir.

Bunun yanında, Çalışma Düzenlemesinin kapsamının ATM/ANS ve hava alanları konularını içerecek şekilde genişletilmesi EASA tarafından ısrarlı bir şekilde talep edilmekte ve bu genişleme hâlihazırda ortak yürütülmekte olan çeşitli projelerin devamı için ön şart olarak öne sürülmektedir. Ancak, ilgili Türk yetkililer tarafından

yapılan değerlendirmelerden, bu güncellemenin çok kolay olmayacağı ve her ne kadar EASA teknik bir ajans olsa dahi ATM/ANS alanının doğasının siyasi unsurlar barındırdığı fikri ağırlık kazanmaktadır. Dolayısıyla, Türkiye'nin siyasi açmazlarının aşılabileceği bir ara çözüm yolu üzerinde durulması gerekecektir. Ayrıca, her ne kadar taşımacılık faslı askıda olsa dahi AB tam üyelik çalışmaları kapsamında SHGM tarafından ulusal mevzuata kazandırılan birçok yönetmelik ve talimat ile AB havacılık mevzuatına önemli bir uyum gerçekleştirilmiştir.

Türkiye ile AB arasındaki ilişkilerin önemli bir bileşeni de "Yatay Anlaşma" olarak bilinen Hava Ulaştırma Hizmet Anlaşmasının Belirli Unsurları zerine Avrupa Topluluğu ile Türkiye Cumhuriyeti Arasındaki Anlaşma'dır. ATAD 2002 tarihinde; AB yesi ülkelerin üçüncü ülkeler ile imzaladıkları HUA'ların, sadece anılan AB yesi ülke hava taşıyıcılarına tayin hakkı tanınması durumunun ayrımcılık oluşturması nedeniyle müktesebata aykırı olduğu tespitinde bulunarak tüm AB yesi ülkelerin AB menşeli her hava taşıyıcısına AB dışındaki pazarlara eşit giriş hakkı tanımak zorunda olduğu hükmüne varmıştır.

ATAD kararında ortaya konulan "Topluluk Hava Taşıyıcısı - Community Carrier" kavramı ile tüm AB yesi devletlerin hava taşıyıcılarının AB sınırları dâhilinde herhangi bir ulusal sınırlamaya maruz kalmaksızın yatırım yapma, tesis kurma ve operasyon icra etme hakkına sahip oldukları teyit edilmiştir. Bu karara göre AB yesi ülkelerin akdettikleri ikili HUA'ların da bu hususu yansıtacak şekilde revize edilmesinin gerektiği ngrlmektedir. Bu durum karşısında, 2003 yılında Ulaştırma Konseyi, Komisyon ve ye Devletler ATAD tarafından ortaya konulan sorun karşısında iki çözüm yolu üretmişlerdir. Bunlardan ilki HUA'ların her bir AB yesi ülke tarafından ayrı ayrı müzakere edilerek güncellenmesi, ikincisi ise Komisyonun tek bir Yatay Anlaşmayı AB ye devletleri adına müzakere etmesidir (ECPR, 2013).

AB Komisyonu bu karar gereğince dünya çapındaki tüm ülkelerle mevcut HUA, AB mevzuatına uygun olacak şekilde tadil ederek "topluluk taşıyıcısı" kavramını getiren ancak hiçbir şekilde ilave yeni ticari hak getirmeyen Yatay Anlaşma imza etmeye başlamıştır.

Yatay Anlaşma'nın; AB Komisyonu tarafından ye ülkeler adına müzakere edilen ve ye ülkelerle üçüncü ülkeler arasındaki mevcut İgili Hava Ulaşım Anlaşmalarını AB hukukuna uygun hale gelmesini amaçlayan anlaşma biçimi olduğu

ifade edilebilir. Dolayısıyla ATAD'ın kararı her bir ülke ile yapılan anlaşmaların tek tek tadil edilmesi yoluyla olabileceği gibi AB Komisyonu ile akdedilecek bir Yatay Anlaşma ile de tadil edilebilmektedir.

AB Komisyonu ülkeler ile tek tek anlaşmaların tadil edilmesine sıcak bakmamakta ve kendisi ile Yatay Anlaşma imzalanmasını siyaseten kendini tanımak ve resmi ilişki tesis etmek olarak yorumlamaktadır. Bu nedenle, AB ile Türkiye ilişkilerinin birçok alanında bu husus bir ön koşul olarak ortaya konulmaktadır. TAHS bağlamında ise, Türkiye'nin SSC'ye katılımı da yine bu gerekçe ile engellenmektedir. Dolayısıyla doğrudan ilgili olmamakla birlikte havacılık alanının birçok alt başlığında Yatay Anlaşma ilişkiler açısından bir engel olarak görülmektedir.

AB Komisyonu ile Türkiye arasında Yatay Anlaşma imzalanması uzun süre gündemde kalmış ve Komisyon ile Türk heyetleri arasındaki yapılan ikili görüşmeler yanında konuya özgü bir dizi sektör istişare toplantıları gerçekleştirilmiştir. Bu çerçevede, SHGM tarafından koordine edilen ve üç yıl içerisinde yapılan sekiz adet hazırlık toplantısı ve müzakere görüşmelerinde, Genelkurmay Başkanlığı, Dışişleri Bakanlığı, Adalet Bakanlığı, DHMİ Genel Müdürlüğü, Avrupa Birliği Genel Sekreterliği ve sektör temsilcileri hazır bulunmuş olup, sıralanan kurumların tamamı anlaşmanın imzalanması yönünde yazılı olarak uygun görüşlerini bildirmişlerdir. (SHGM, 2014).

Yapılan görüşmelerde, GKRY hava taşıyıcılarının Türkiye'ye uçuş yapabilme olasılığı ana endişelerden bir tanesini oluşturmuş olup, bu endişeyi gidermek amacıyla bir dizi kaçınmaya yönelik ve Türkiye'nin menfaatlerini koruyacak yazım usulleri geliştirilmiştir. Geliştirilen tümceler üzerinde karşılıklı olarak mutabakat sağlanması neticesinde Yatay Anlaşma metni 25 Mart 2010 tarihinde Brüksel'de Türkiye Cumhuriyeti ve AB Komisyonu arasında parafe edilmiştir (SHGM, 2014).

Parafe edilen Anlaşma'nın AB'nin yasal anlamda tanınmasını sağlaması ve GKRY hariç 26 AB üyesi ile (Hırvatistan'ın Birliğe katılımı sonrasında 27) ayrı ayrı anlaşmalar yapılması yerine bu ülkeler adına AB Komisyonu ile yapılacak tek bir anlaşma ile 26 Hava Ulaştırma Anlaşması'nın AB müktesebatı açısından yasal zemine kavuşturulmuş olacağı öngörülmüştür. Bunun yanında, bu anlaşma ile Türkiye'nin AB havacılık sistemine olan entegrasyonunun önündeki engellerin kaldırılması, özellikle TAHS gibi Avrupa için son derece önemli olan projelere

katılma imkânı bulunacağı gibi, Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA) ile işbirliğinin geliştirilmesi de sağlanabilecek ve AB'ye tam üyelik müzakere sürecinde askıda bulunan ulaştırma faslının müzakerelere açılmasının önündeki gayri resmi bir ön şartın da karşılanmış olması beklenmiştir (SHGM, 2014).

Anlaşma'nın imzalanması sonrasında AB üyesi olan 27 ülke ile mevcut olan HUA'ların ilgili maddeleri otomatik olarak tadil edilecektir. Burada dikkat edilmesi gereken hususlardan bir tanesi mevcut, yani GKRY hariç, anlaşmaların güncellenmesinin öngörülmesidir. Bu bağlamda Türk Dışişleri Bakanlığı koordinesinde oluşturulan koruyucu ve engelleyici hükümler sayesinde;

1. Türkiye'nin HUA imzalamadığı ülkeler, yani GKRY, bu Anlaşmaya dâhil edilmemiş ve anlaşmanın istismar edilerek dolaylı biçimde ülkemize tarifeli sefer düzenlemesi engellenmiştir.
2. Mevcut pazar dengelerinde sektörümüz aleyhine ticari bir olumsuzluk ortaya çıkmayacaktır, mevcut frekans ve kapasite hakları değişmeyecektir.
3. Anlaşmaya eklenen, mukim iş yeri ve mülkiyet maddesi sayesinde, AB üyesi bir ülkeden gelecek havayolu işletmelerinin % 51'lik hissesinin o ülke vatandaşlarına ait olması gerekmektedir. Başka bir ülke taşıyıcısının o ülkeden gelmesi, iç hukukumuz ve anlaşmadaki mukim iş yeri ve mülkiyet maddelerince engellenmiştir.

25 Mart 2010 tarihinde parafe edilmiş olan Yatay Anlaşma taslak metni aradan geçen yaklaşık 5 yıllık süreçte henüz imzalanamamıştır. Bu gecikmenin ilk aşamasında Rum Yönetiminin baskılarından ötürü AB Komisyonu gerekli iç prosedürü tamamlayamamıştır. Bu süreç 2012 yılına kadar sürmüş ve AB Komisyonu bu tarihte dâhili sürecini tamamlamıştır. Ancak, AB iç onay süreci metinde küçük de dahi olsa bir takım değişiklikler yapılarak tamamlanmıştır. Bu husus Türkiye tarafından ikinci bir gecikme sebebi olarak görülmüş ve metindeki değişikliklerin incelendiği gerekçe gösterilerek onay süreci bekletilmiştir. Ne var ki, bu husus ilerleme raporlarında eleştiri konusu olmakta, yapılan tüm ortak faaliyet ve ilişki çalışmalarında Türkiye'nin önüne engel olarak çıkmaktadır.

Bu süreçte başta Türk Hava Yolları olmak üzere Türk taşıyıcılarının Avrupa pazarındaki boşluk nedeniyle elde etmiş oldukları ilave kazançtan ödün vermemek amacıyla bir baskı oluşturduğu ve onay sürecini geciktirmekte olduğu değerlendirilmektedir. Bu yönde; gerçekten uzaklaşmış bir takım haberlerin, yanlış

ve yanıltıcı bilgileri içerecek şekilde, Yatay Anlaşma'nın tekrar tartışılmaya başlandığı dönemlerde internet tabanlı haber sitelerinde yer alması fazlaca manidardır.

Sebebi her ne olursa olsun, GKRY ile yaşanan siyasi sorunlara değinmemek kaydıyla, bu gecikmenin Türkiye açısından önemli kayıpları olduğu aşikârdır. Daha önce de değinildiği üzere çok basit bir girişim ile sağlanabilecek olan Türkiye'nin SSC toplantılarına katılımı talebi dahi Yatay Anlaşma'nın sonuçlandırılmaması nedeniyle olumlu neticelendirilememektedir. Benzer şekilde, Yatay Anlaşma'nın imzalanamamış olması EASA ile ilişkiler, müzakere ilerleme raporu ve Komisyon ile yürütülen diyalog süreci gibi diğer birçok alanda bir engel veya ön koşul olarak Türkiye'nin karşısına çıkmaktadır.

Sonuç olarak, Türk sivil havacılık makamlarının bir tarafta sektörün, pazardaki boşluktan yararlanması nedeniyle oluşan mali kazancı, diğer tarafta ise AB Komisyonunun Yatay Anlaşmaya addettiği önem ve buna bağlı tutumu nedeniyle siyaseten yaşanan zorlukları ele alarak süreci artıları ve eksileriyle değerlendirmesi ve bir karar vermesi gerekmektedir. Kaldı ki, bir müddet sonra AB'nin de, kendi endüstrilerinin baskısına maruz kalmayacağı ve bu belirsizlik ile buna bağlı Türkiye lehine oluşan pazar dengesizliğine bir tepki vermeyeceğinin garantisi bulunmamaktadır.

2.4 Türkiye TAHS Üyesi Olabilir mi?

Bu sorunun iki ana başlık altında incelenmesinde yarar görülmektedir. Konunun teknik ve siyasi olmak üzere iki boyutu bulunmaktadır. İlk olarak teknik boyut incelendiğinde tartışmasız bir şekilde evet cevabını vermek mümkün olabilecektir.

Öncelikle, AB'nin hava seyrüseferi alanındaki mevzuatı günümüze kadar doğrudan veya dolaylı olarak tamamen EUROCONTROL'un uzmanlığı ve desteği üzerine inşa edilmiştir. Türkiye ise şu ana kadar EUROCONTROL üyesi olmasının avantajıyla, özellikle 2011 yılında ESIMS Programı kapsamında gerçekleştirilen denetleme öncesinde önemli bir teknik mevzuat uyumu gerçekleştirmiştir.

ESARR 1, 2, 3, 4, 5 ve 6 kapsamında Türk ulusal mevzuatına dâhil edilen yönetmelik ve talimatlar ile AB'nin 1315/2007 (bilahare EC 1034/2011 ile kapsamlı değişiklikler olmadan güncellenmiştir), 2003/42/EC, 2006/23/EC, 2096/2005 ve

482/2008 sayılı tüzük ve direktiflerine kısmen veya tamamen uyum sağlanmıştır. Bunun yanında, EC 2096/2005 (bilahare EC 1035/2011 ile kapsamlı değişiklikler olmadan güncellenmiştir) sayılı Ortak Gereklilikler Tüzüğüne büyük oranda uyum sağlayan SHY-Seyrüsefer Yönetmeliği 11 Temmuz 2013 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir (SHY-Seyrüsefer, 2013).

“Hava Trafik Yönetim Hizmetleri İle Bağlantılı Emniyet Olaylarının Rapor Edilmesi ve Değerlendirilmesine Dair Yönetmelik” 20 Ekim 2010 tarihli ve 996/2010 sayılı AB Komisyonu Tüzüğüne paralel olarak güncellenmiş ve güncellenen metin 18 Haziran 2014 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir (SHY/65-02, 2014).

TAHS'ın önemli unsurlarından bir tanesini oluşturan Hava Sahasının Esnek Kullanımı (FUA) konusunda da Türkiye önemli bir adım atmış ve Hava Sahasının Esnek Kullanımı Yönetmeliği (SHY-FUA) 18 Nisan 2014 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir (SHY-FUA, 2014). Bunlarla sınırlı olmayan AB uyum çalışmalarına bakıldığında Türkiye'nin mevzuat uyumu bağlamında önemli bir yol kat etmiş olduğu açıkça görülmektedir.

Operasyonel anlamda ise, Türkiye hava sahası, EUROCONTROL tarafından yayımlanan ağ durumu raporlarından da görülmekte olduğu üzere, gecikmelerin yaşanmadığı önemli hava sahalarından bir tanesidir. Altyapı, büyüklük, birim maliyet ve kapasite gibi faktörler dikkate alındığında Türkiye TAHS'a anahtar performans araçları bağlamında önemli katkılar sağlayabilecektir.

Uluslararası ilişkiler bağlamında, Türkiye Orta Asya ülkeleri ile olan akrabalık ilişkileri, komşu ülkeler ile olan liderlik vasfı ve Afrika ülkeleri ile AFCAC üzerinden yapmış olduğu işbirliği anlaşması kapsamında bölge ülkelerine başta eğitim olmak üzere önemli destek sağlamaktadır. Bu durumun, emniyetin artırılması, teknoloji güncellemesi ve Avrupa kurallarının bölge ülkelerine sirayeti bağlamında önemli bir fonksiyonu olduğu bilinmektedir. TAHS içerisinde yer alan bir Türkiye bu fonksiyonunu çok daha kolay ve etkin olarak yerine getirebilecektir.

Tüm bu avantajlara karşılık ikinci boyut olan siyasi analizde Türkiye'nin teknik analizin tam tersi bir performans gösterdiğini söylemek mümkündür. Türkiye 1830'lu yıllardan beri süre gelen Ege ve 1960'lı yıllardan beri süre gelen Kıbrıs sorunları başta olmak üzere bir takım ihtilafli meseleler nedeniyle genel anlamda tam

üyelik konusunda yaşadığı gibi TAHS'a katılım konusunda da zorluklar yaşamaktadır.

Türkiye'nin TAHS'a üyeliği teknik bir konu olmaktan ziyade siyasi bir konu olup; EUROCONTROL'un aktif bir üyesi olarak her platformda katkı sağlayan Türkiye'nin TAHS'a katılımında teknik olarak bir sorun olmayacaktır (Çelik, 2015).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’NİN TEK AVRUPA HAVA SAHASI’NA KATILIMININ ÖNÜNDEKİ ENGELLER VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

3.1 Ege Sorunu

Türkiye ile AB arasındaki ilişkileri etkileyen en önemli unsurların başında Türkiye ile Yunanistan arasında çözümlenmemiş sorunların varlığı yer almakta ve ilerlemeleri zora sokmaktadır. İki ülke arasında gelgitlerle devam eden ve belirli dönemlerde olumlu yönde gelişen, belirli dönemlerde ise gerginleşen ilişkilere bakıldığında; yaşanan sorunlar ve tarihi gelişim nedeniyle iki ülke arasında önemli bir güven sorunu bulunmakta olduğu gözlemlenmektedir. Tarihsel süreç içerisinde önce 1071 yılında Malazgirt ile başlayan, 1453 yılında İstanbul’un fethi ile devam eden ve 1500 yılında Ege Denizi’nin fethi ile Türkler lehine ilerleyen bir süreç yaşanmıştır. Akabinde 19. yüzyıl başlarında kurulan Yunanistan’ın bugünkü topraklarının neredeyse tamamı eski Osmanlı toprakları sınırları içerisinde yer almaktadır. Bu durum, iki ülke arasındaki ilişkilerin kaçınılmaz olarak hukuki, siyasi, askeri ve ekonomik birçok sonuçlarının olmasını kaçınılmaz kılmaktadır.

Adalar Denizi olarak bilinen Ege denizi, Karadeniz ile Akdeniz arasındaki ticaret yolunun kilidi konumunda oluşu ve askeri açıdan taşıdığı önem bu denizi hâkimiyetine almak isteyen devletlerin ciddi çatışmalara girmelerine neden olmuştur (Kurumahmut ve Başeren, 2004: XIII).

Ege adaları önceleri Venedik, Ceneviz ve Saint-Jean Şövalyelerinin kontrolünderken Osmanlı’nın hâkimiyet mücadelesini 1700’lü yılların başlarında tamamlaması ile bir Osmanlı iç denizi haline dönüşmüş ve bu durum Yunanistan’ın bağımsız bir devlet olarak tarih sahnesine çıktığı 24 Nisan 1830 tarihine kadar

kesintisiz sürmüştür. Yaşanan sorunların bu tarihe uzanan ideolojik bir geçmişi ve 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Antlaşması'na kadar uzanan hukuki bir geçmişi vardır (Kurumahmut ve Başeren, 2004: 51).

Ege Denizi, Türkiye ve Yunanistan arasında yarı kapalı bir deniz özelliğinde olup, taraflardan birinin bu denize ve adalarına hâkim olması önemli bir avantaj sağlayacaktır. İki ülke arasındaki coğrafi, ekonomik ve askeri pozisyonu sebebiyle tarih boyunca Türkiye ile Yunanistan arasındaki anlaşmazlıkların başında Ege denizi gelmiştir.

Türkiye ile Yunanistan arasında Ege'de deniz ve hava sınırları ile deniz yetki alanlarının paylaşımı konularında henüz bir mutabakat sağlanamamıştır. Bu durum, AB müktesebatı içerisinde yer alan çevre, denizcilik, balıkçılık, yasadışı mülteci ve göçmen trafiğinin önlenmesi, arama-kurtarma sorumluluk bölgeleri ve TAHS gibi teknik düzenlemeleri otomatik olarak Türk-Yunan egemenlik tartışmalarının zeminine çekmektedir (Aksu, 2013).

Türkiye, AB yolundaki ilerleyişinin hemen hemen her aşamasında Yunanistan ile yaşanan problemlere bağlı bir takım engeller ile karşılaşmaktadır. Türkiye ile Yunanistan arasında mevcut olan uyuşmazlıklar derin tarihi olan, yılların birikimiyle oluşmuş, birbirini önemli ölçüde etkileyen ve neden - sonuçları itibarı ile yakın bağlantıları bulunan karmaşık bir bütündür. Bu sorunların ana başlıkları arasında; egemenliği devredilmemiş adalar, kara suları, kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölge, hava sahası, adaların silahsızlandırılması ve arama-kurtarma sahası sorunları yer almaktadır (Kurumahmut ve Başeren, 2004: 87).

AB-Türkiye ilişkileri bağlamında konu 17 Aralık 2004 zirvesi Başkanlık Sonuç Bildirgesi'ne de girmiş ve katılım için üye ülkeler ile çözümlenememiş ihtilafların önemli olduğu ve bu hususların gerektiğinde Uluslararası Adalet Divanı'na götürüleceği kayda alınmıştır. Ancak, Yunanistan bu sorunlardan yalnızca kıta sahanlığı sınırına ilişkin hususun tartışmaya açık olduğunu ve bu hususun Türkiye ile birlikte Uluslararası Adalet Divanı'na götürülmesi gerektiğini dile getirmektedir. Buna karşın Türkiye, Ege sorunlarını oluşturan 5 konunun çok yakın ilişkili olduklarını ve paket halinde ikili görüşmeler ile çözümlenmesi gerektiğini savunmaktadır (Aybet, 2006).

Bahsi geçen sorunların münferit olarak ele alınması, bunların birbirlerinden ayrı ve bağımsız oldukları varsayımının kabul edilmesini gerektirmektedir.

Sorunların paket halinde ele alınabilmesi için ise birbirleri ile ilintili olduklarının ve bir tanesi hakkında verilecek kararın diğer sorunları da etkileyeceğinin kabul edilmesi gerekir (Başeren, 2006: 244). Sorunların incelenmesi ise; Ege'deki uyuşmazlıkların birbirleri ile bağlantılı olduklarını ve içlerinden birisi için bulunan çözümün diğerlerine de tatbik edilebileceğini veya en azından etkileyebileceğini göstermektedir.

Ege'de toprak egemenliğini açıkça ortaya koymadan diğer sorunları tam anlamıyla çözmek neredeyse imkânsızdır. Dolayısıyla, toprak egemenliği ve deniz sınırları da Ege hava sahası için belirleyici olacaktır. Bu çerçevede sağlanabilecek bir çözüm, FIR ve SAR sorumluluk sahalarına ilişkin sorunlarında çözümleyicisi olabilecektir (Kurumahmut ve Başeren, 2004: 49). Köklü ve kesin bir çözüm için köklü adımlar atılması gerekecekse de başta TAHS girişimi ve alt bileşeni FAB'lar olmak üzere çeşitli unsurlar üzerinden hava sahasına ilişkin sorunlara ara çözümler bulunabileceği değerlendirilmektedir.

Lozan Barış antlaşmasına göre, Gökçeada, Bozcaada ve Tavşan Adaları'nın Türkiye'ye aidiyeti ortaya konulmuş ve aksi belirtilmedikçe Asya sahilinin üç mili içerisindeki adalar Türkiye'nin hâkimiyetine bırakılmıştır. Buna karşılık, Limni, Midilli, Sakız vb. bazı adalar Yunanistan'a bırakılmıştır (Kurumahmut ve Başeren, 2004: 59). Bu adalar haricindeki adalar üzerinde ise ihtilaf ve belirsizlik bulunmaktadır.

Yunanistan egemenliği devredilmemiş çok sayıda ada ve adacık üzerinde egemenlik iddiasında bulunmakta, Asya sahilinin üç mili dışındaki tüm adalar üzerinde egemenlik hakkı iddia etmekte ve Ege'yi ülkesinin bir parçası haline getirmeye çalışmaktadır. Yunanistan, bu yaklaşımın bir uzantısı olarak, İstanbul-Atina FIR hattını iki ülke arasında bir sınır olarak yorumlamakta ve ürettiği haritalarda FIR hattını ülke sınırı olarak göstermektedir (Kurumahmut ve Başeren, 2004: 66). Bu algı ve yorum farklılığı nedeniyle ortaya çıkan Ege hava sahası sorunları, iki tarafın gündemini yıllardır meşgul etmekte olup, Yunanistan ile Türkiye'yi savaş ortamına sürükleme potansiyeline sahiptir (Bulut, 2012).

3.1.1 Hava Sahasının Genişliği Sorunu

Ege'de hava sahasında Türkiye ile Yunanistan arasında yaşanan sorunların başında, 6 mil genişliğe sahip Yunan karasularının dışına 4 mil kadar uzanacak

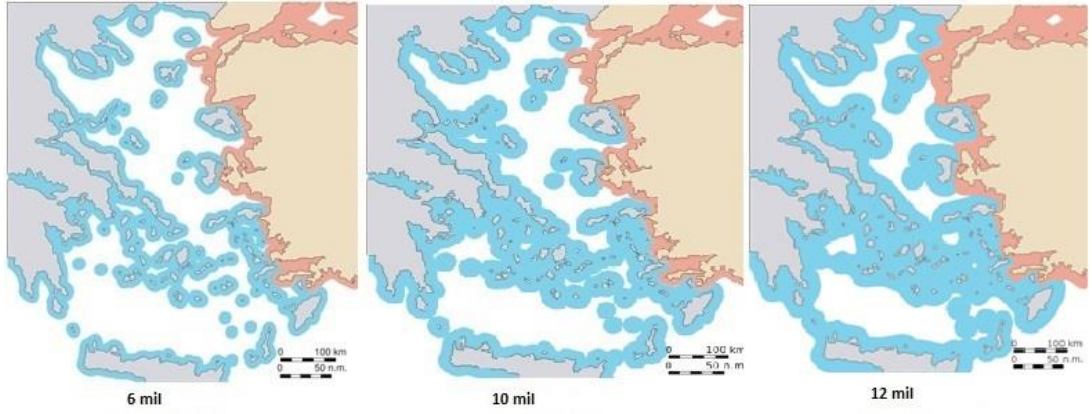
şekilde 10 millik Yunan hava sahası oluşturulması çabası yer almaktadır (Başeren, 2006: 240). Uluslararası hukuk kuralları uyarınca devletlerin hava sahaları, egemenlikleri altında bulunan toprakları ile bunlara bitişik iç sular ile kara sularının üzerinde bulunan hava sahalarıdır. Bu durumda, ulusal hava sahasının sınırı bir devletin kara sularının bittiği çizgidir (Brownlie'den aktaran Bulut, 2012).

Yunanistan kurallara aykırı bir ulusal hava sahası sınırı uygulamaya çalışmaktadır. Yunanistan'ın tek taraflı olarak 6 deniz miline çıkardığı 1936 yılına kadar Yunan kara sularının sınırı 3 mil olarak uygulanmıştır. Buna göre, o yıllarda Yunan hava sahasının sınırının da aynı şekilde kıyıdan itibaren 3 mil olması gerekmektedir. Ancak Yunanistan, 1931 yılında çıkardığı bir kararname ile kara sularının ve üzerindeki hava sahasının sınırını, hava polisliği ve hava seyrüseferinin düzenlenmesi amacıyla kıyıdan itibaren 10 mile çıkarmıştır. Bu durumda, 1936 yılından itibaren Yunan kara sularının genişliğinin 6 mil, hava sahasının genişliğinin ise 10 mil olduğu iddia edilmektedir (Bulut, 2012).

Yunanistan tarafından iddia edilen ve uygulanmaya çalışılan 10 mil hava sahası, hiç bir ülke veya uluslararası kuruluş tarafından resmen tanınmamaktadır. Bunun tersine ABD ve NATO 10 mil iddia ve uygulamasını kabul etmediklerini ortaya koymuşlardır (Başeren, 2006: 177).

Yunanistan savunduğu tezi desteklemek amacıyla; Türkiye'nin oluşan duruma 1975 yılına kadar itiraz etmediği ve ortaya konulan uygulamayı zımnen kabul ettiğini iddia etmektedir (Skouroliakou'dan aktaran Bulut, 2012). Ancak Yunanistan, durumu ICAO'ya ilk kez 1974'te bildirmiş, Türkiye ise hemen akabinde 1975 yılında konuya ICAO nezdinde itiraz etmiştir (Yüzbaşıoğlu'ndan aktaran Bulut, 2012).

Ege Denizi, konumu ve coğrafyası nedeniyle Türkiye ile Yunanistan arasında ortak bir deniz olup, hava sahası ile uluslararası suları tüm ülkelerin kullanımına açıktır. Yunanistan'ın 10 mil hava sahası iddiası ve uygulamaları ise Türkiye'nin bölgeden yararlanmak isteyen diğer tüm devletlerin haklarını ihlal etmektedir. Gemiler zararsız geçiş hakkına sahiptirler. Ancak, uçaklar için böyle bir durum söz konusu değildir. Bu nedenle, Yunanistan'ın 6 mil karasularının 4 mil dışına taşan hava sahası, uçuş serbestisine, karasularının genişliğinin artırılmasının deniz ulaşımına getireceğinden daha büyük bir kısıtlama getirmektedir (Başeren, 2006: 180).



Şekil 3.1: Karasularının genişliğine göre Ege denizinde durum.

Yunanistan tarafından yapılan uygulamanın Türkiye tarafından kabul edilemeyeceği ve kesin bir dil ile reddedileceği açıktır. Diğer taraftan, Dünya'da hava sahasının sınırı ile karasuları sınırı farklı olan Yunanistan'dan başka bir ülke bulunmamaktadır. Bu uygulama çelişkili bir durum oluşturmaktadır. Yunan Adaları'na yedi mil mesafede hareket eden bir yabancı savaş gemisinin taşıdığı hava aracı uluslararası sularda olmalarına rağmen havalanamayacaktır; çünkü yukarıdaki hava sahası aşağıdaki su gibi uluslararası değil Yunan hava sahası olacaktır (Bargiacchi'den aktaran Başeren, 2006: 179). Bu örnek Yunan iddiasının makul bir yaklaşım olmadığını ve mantıksal bir yaklaşımdan ne kadar uzak olduğunu açıkça göstermektedir.

3.1.2 FIR Hattı ve Hava Trafik Hizmeti İle İlgili Sorunlar

Teknik bir konu olarak, uçuş bilgi ve uyarı hizmetlerinin sağlandığı ve sınırları belirlenmiş bir hava sahası olan FIR, Türkiye ile Yunanistan arasında Ege'de uzun süredir devam eden ihtilaflı konularından bir tanesidir. Bu sorunun temelleri, Ege'de FIR sorumluluğunun Yunanistan tarafından üstlenilmesi ve İstanbul ile Atina FIR'ları arasındaki sınırın Anadolu sahilleri ile yakınındaki Yunan Adaları arasından geçirilmesiyle atılmıştır (Başeren, 2006:183).

Havacılık kapsamında teknik bir konu olan FIR'a ilişkin temel sorun bu hattın Yunanistan tarafından bir egemenlik hakkı olarak görülmesinden kaynaklanmaktadır. Yunanistan, ICAO ilkelerine aykırı olarak FIR hattını iki ülke arasındaki hükümlerle sınır olarak görmektedir. Hâlbuki FIR hatları hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanması amacıyla kurulmakta ve sınır veya egemenlik hakkı ile

ilişkilendirilmemektedir. FIR bölgeleri ülkelerin ulusal hava sahaları ile sınırlı olmayıp, uluslararası hava sahalarını ve bazı durumlarda başka ülkelerin ulusal hava sahalarını dahi kapsayabilmektedirler. Dolayısıyla, kendisine ulusal hava sahası dışında hizmet sağlama sorumluluğu verilmiş ve buna göre FIR bölgesi belirlenmiş bir ülke bu bölgede hükümlerlik veya egemenlik iddiasında bulunmamaktadır. Çünkü uluslararası hukuk kuralları uyarınca bir ülkenin egemen olduğu hava sahası kara ve kara suları üzerindeki bölge ile sınırlandırılmış olup, bu bölgeye sivil veya askeri yabancı hava araçlarının izin almaksızın girmesi yasaktır (Arı, 1995).

ICAO'nun 1952 yılında yapılan bir toplantısında Ege denizi üzerindeki uluslararası hava sahasında FIR sorumluluğu Yunanistan'a bırakılmıştır. Böylelikle, Yunanistan'ın sorumluluğunu üstlendiği FIR alanı uluslararası hava sahası da dâhil neredeyse tüm Ege hava sahasını kapsar hale gelirken Türkiye'nin sorumluluk sahası kendi ulusal hava sahası ile sınırlı kalmıştır. (Arı, 1995).

İstanbul ve Ankara FIR sınırlarının belirlenmesi sürecinde Türkiye'nin ilgili konferanslarda izlediği kontrolündeki FIR'ları dar tutma politikası, genel olarak o dönemlerde devletlerin teknik bir konu ve ATS ile ilgili bir sorumluluk söz konusu olması nedeniyle, FIR'da verilen hizmetleri külfet olarak gören ve ülkeleri dışında açık denizlerde FIR hizmeti vermekten kaçınan tavırlarını ortaya çıkarmıştır. FIR sınırlarının belirlendiği tarihten 1963 yılına kadar, Türkiye ile Yunanistan arasında FIR ile ilgili önemli bir sorun yaşanmamıştır. Söz konusu tarihte, Kıbrıs olayları nedeniyle Türkiye'nin Ege'deki askeri uçuşları artış göstermiş ve Yunanistan'ın bunlara gösterdiği tepki gelecekteki olayların habercisi olmuştur (Başeren, 2006).

Yunanistan, Ege Denizi üzerindeki uluslararası hava sahasını da kapsayan Atina FIR hattını bir hükümlerlik hakkına dönüştürerek fiilen bir egemenlik sınırı oluşturmaya çalışmaktadır. ICAO Chicago Sözleşmesi Ek-11 uyarınca açık denizler üzerinde hava trafik hizmeti verilecek hava sahaları bölgesel hava seyrüsefer anlaşmaları ile belirlenecek ve hizmet sağlama görevini üstlenecek taraf ICAO kurallarına göre hizmet sunacaktır. Bölgesel hava seyrüsefer anlaşmaları ise, normal olarak bölgesel hava seyrüsefer toplantılarının tavsiyesi üzerine ICAO Konseyi tarafında onaylanan sözleşmeler anlamına gelmektedir (ICAO, 2001).

Yaşanan çeşitli tartışmalar neticesinde, Cenevre'de 1958 yılında yapılan IV. Avrupa Bölgesel Hava Seyrüsefer Konferansı'nda, İstanbul-Atina FIR hattının kuzeyde 4200 K 2810 D noktasından güneyde 3605 K 3000 D noktasına kadar

Türkiye'nin batı sınırını takip ettiği ifade edilmiştir. Ancak, genel hatlarıyla belirlenmiş olan bu FIR hattı; hukuki olarak üzerinde anlaşılması bir denizcilik bölgesi ya da karasuları sınırına dayanmamaktadır. Dolayısıyla FIR hattının Ege üzerindeki kısmı yasal olarak geçersizdir. Bu durumu destekleyici şekilde, ABD Millî Coğrafi Uzay İstihbaratı Ajansı tarafından hazırlanan L-12 hava yolu haritasında da İstanbul–Atina FIR hattının teknik ve planlama amaçları için yaklaşık olarak çizildiği ve sadece ATC hizmetinin transferini gösterdiği ifade edilmektedir (Bulut, 2012).

Türkiye halen, Yunanistan'ın ATS sorumluluğunu kötüye kullanarak FIR içerisindeki teknik hüviyetteki sorumluluklarını egemenlik yetkilerine dönüştürmek istemesi sebebiyle FIR hattının yeniden belirlenmesini istemektedir (Pazarıcı'dan aktaran Bulut, 2012). Bu doğrultuda; TAHS girişimi çerçevesinde gündeme gelen SEFIR oluşturulma sürecinde, aradaki ihtilafın ve Türkiye'nin bu hassasiyetlerinin dikkate alınması yönünde girişimlerde bulunulması ve çaba sarf edilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir (Bulut, 2012).

FIR, ICAO kuralları uyarınca ve dünya çapında kabul görmüş uygulamalarına göre kesinlikle egemenliğe işaret ve egemenlik tesis etmemektedir. Fiili birçok örneği olduğu üzere, bir devletin ulusal sınırları içerisinde kalan topraklar üzerindeki hava sahasında ATS verme sorumluluğu başka bir devlete devredilebilir. Bu durumun geçmişte olduğu üzere bugün dahi yaşanan örnekleri de vardır. Manş Denizi'nde İngiltere'ye ait olan Guernsey ve Jersey Adaları Paris FIR'ı içinde, Kuzey Denizi'nde Danimarka'ya ait olan Bornholm Adası ise İsveç FIR'ı içinde bulunmaktadır (Başeren, 2006: 186). Aynı şekilde, TAHS'ın temel sütunlarından bir tanesi olan FAB oluşumları içerisinde de trafik hizmeti farklı ülkelerin ANSP'leri tarafından verilebilmektedir.

Yunanistan FIR sahasında kendisine verilen teknik sorumluluğu bir yetki ve egemenlik alanına dönüştürmeye çalışmaktadır. Türkiye, 1973 yılında uluslararası hava sahasında bir eğitim tatbikat uçuşu planlanmış ve Yunan Adaları'nın 10 mil açığında seçilen tatbikat sahasının NOTAM yayını için Yunanistan makamlarına müracaat edilmiştir. Ancak Yunan makamları tarafından, "Yunan hava sahasında icra edilecek askeri uçuşlar için diplomatik kanaldan uçuş müsaadesi alınması gerektiği" cevabı verilmiştir. Ne var ki, Şikago Sözleşmesi'nin 3/c maddesi uyarınca diplomatik müsaade, sadece egemen hava sahalarındaki uçuşlar için uygulanması gerekli bir

hukuk kuralıdır. Hâlbuki Türkiye tarafından tatbikat için Yunanistan'ın egemen hava sahası değil uluslararası hava sahası seçilmiştir. Bu nedenle, Yunan isteği Türkiye tarafından kabul edilmemiş ve planlanan uçuşlar yapılmıştır (Yüzbaşıoğlu'ndan aktaran Başeren, 2006: 187).

Uluslararası Hukuk kurallarının hilafına Yunanistan, Atina FIR'ı bir bütün olarak Ege'deki açık deniz bölgesi de dâhil ederek üzerindeki hava sahasını ülkesinin hükümran bir parçası olarak görmektedir. Ancak, Yunanistan'ın FIR üzerinden fiilen bir hükümranlık kurma çabalarını ve iddialarını aslında kendisinin de içerisinde yer aldığı FAB oluşumları çürütmektedir. TAHS'ın ana hukuki unsuru olan 549/2004 sayılı Tüzük içerisinde FAB'lar "Hava Sahasında, mevcut sınırlar dikkate alınmaksızın daha entegre bir yönetim ihtiyacını yansıtan, operasyonel gereklere dayanılarak oluşturulmuş hava sahası bloğu" şeklinde tanımlanmaktadır (Tüzük, 2004a). Uygulamada ise, birden fazla ülke bir araya gelerek operasyonel faydalar amacıyla hava sahasında verilen hizmetleri entegre etmektedirler. Bu durum dahi Yunanistan'ın iddialarını çürütmektedir.

3.1.3 NOTAM ve Hava Trafik Hizmeti Sorumluluğunun İstismarı Sorunu

ICAO Ek-15 uyarınca, uluslararası hava sahasında hizmet veren bir NOTAM ofisinin görevi, kendisine iletilen NOTAM'ları, ileten ülkenin yetkisi altında olduğunu açıkça belirterek yayımlamaktan ibarettir (ICAO, 2010). NOTAM'ın içeriği ve uçuş emniyeti açısından doğuracağı sonuçlarla ilgili sorumluluk NOTAM'ı çıkaran, yani yayımlanmak üzere uluslararası NOTAM ofisine ileten makama aittir.

Ancak, Yunanistan, Ege denizinin uluslararası hava sahasında yer alan tatbikat yapılacak sahalara ilişkin NOTAM yayınlanması amacıyla gönderilen metinler üzerinde değişiklik yapmakta, bazen ilgili NOTAM'ı geç yayımlamakta, bazen ise hiç yayımlamamaktadır. Ayrıca ilan ettiği uzun süreli NOTAM'lar yoluyla, Türkiye'nin Ege uluslararası hava sahasından istifadesini kısıtlayabilmektedir. Aynı şekilde, Ege uluslararası hava sahasında yapılması planlanan tatbikatlar öncesinde Yunanistan, yayımlanması için kendisine Türkiye tarafından iletilen NOTAM'ların içeriğini ulusal tezleri doğrultusunda değiştirmektedir (Bulut, 2012).

Yunanistan, uluslararası hava sahasında kontrollü hava sahaları dışında uçacak olan Türk askerî hava araçlarından, Şikago Sözleşmesi askeri uçuşları kapsamamasına rağmen uçuş planı istemektedir. Yunanistan ayrıca, bölge ülkeleriyle

koordine etmeden, ICAO kurallarına aykırı olarak, uluslararası hava sahasında kontrollü hava sahaları tesis etmektedir. Bu sayede, Yunanistan uluslararası hava sahasının kullanımını kısıtlamaktadır (Bulut, 2012).

Yaşanan ihtilafın bir örneği yakın zamanda gündeme gelmiş ve Türkiye'nin taleplerine rağmen Yunanistan'ın ilgili NOTAM yayını yapmaması üzerine Türkiye tarafından A0900/15 sayılı NOTAM yayınlanmıştır. NOTAM ile Türkiye, Ege'de uluslararası hava sahasında yapılacak olan tatbikatlar için Yunan AIS biriminden ilgili NOTAM'ı yayınlamasını talep etmesine rağmen Yunan birimlerinin gerekli yayını yapmaması üzerine Türkiye'nin kendisinin bu yayını yapmak durumunda kaldığı belirtilmiştir. Yunanistan tarafından yayımlanan A0413/15 sayılı karşı NOTAM ile ise, konunun Atina FIR içerisindeki Türk Askeri faaliyetlerine ilişkin olduğu ve bu sahada NOTAM yayımlama yetkisinin Yunan sivil havacılık makamlarında olduğu belirtilerek Türk tarafının NOTAM yayınının yok hükmünde olduğu dile getirilmiştir. Bunun yanında, NOTAM konusu olan sahanın bir bölümünün Yunan toprakları ve hükümler hava sahası olduğu, belirlenen sürenin çok uzun olduğu ve sahanın belirli bir kısmının da Limni TMA ile çakıştığı ifade edilmiştir. Yaşanan ihtilafta kimin haklı olduğu bir yana bırakılırsa, ortada bir eşgüdüm ve birlikte çalışma veya güven sorunu olduğu çok açıktır.

3.1.4 Uçuş Planı Sorunu

Uçuş planı, bir hava aracı için planlanan bir uçuşun tamamı ya da bir kısmı ile ilgili olarak hava trafik kontrol ünitelerine uçuş rotası ve zamanlaması dâhil verilen belirli bilgileri ifade eden bir terimdir. Daha öncede belirtildiği üzere, devlet hava araçları Şikago Sözleşmesi kapsamı dışında tutulmuşlardır. Bu nedenle, Devlet hava araçlarının uçuş planı doldurma zorunlulukları bulunmamakla birlikte, Şikago Sözleşmesi'nin Ek-2 kurallarına mümkün olduğunca uymaları tavsiye edilmiştir (ICAO, 2005).

Uçuş planı sorunu, Atina FIR'ı içerisinde ancak Ege açık denizi üzerinde uçan Türk devlet hava araçlarından Yunanistan'ın uçuş planı istemesinden kaynaklanmaktadır. Yunanistan ulusal AIP'sine koyduğu bir madde ile Atina FIR içerisindeki bütün uçuşlar için uçuş planı doldurulmasını zorunlu kılmıştır.

Ancak, Uluslararası hava sahası üzerinde serbestlik ilkesinin geçerli olması hasebiyle, uluslararası hava sahasındaki kontrolsüz hava sahalarında yapılacak askerî

uçuşların uçuş emniyeti ile ilgili sorumluluğu uçuşları yapan devlete aittir. Bunun yanında, uçuş planı gerekçe gösterilerek devletlerin bu haktan mahrum edilmeleri söz konusu olamamaktadır. Bu nedenle, Yunanistan'ın askerî uçaklardan uçuş planı talep etmesinin arkasındaki gerçek nedeninin, hava trafik hizmet sorumluluğunun bir hava savunma vasıtası olarak kullanılmak istenmesi olduğu anlaşılmaktadır (Başeren, 2006: 189-192).

3.1.5 Uygun Olmayan Hava Sahası Düzenlemeleri Sorunu

Yunanistan tarafından gerçekleştirilen ve usulüne uygun olmayan hava sahası düzenlemeleri olan Limni TMA ve G-18 Havayolunun oluşturduğu sorunlara değinilmesinde fayda görülmektedir.

3.1.5.1 Limni TMA

Yunanistan, 9 Haziran 1975'de Limni meydanı çevresinde, bölge ülkeleri ile koordine etmeden, büyük bir bölümü uluslararası hava sahasını içine alan ve sivil terminal kontrol ihtiyaçları için gereksiz genişlikte yaklaşık 3.000 mil kare genişliğinde bir TMA ilan etmiştir. Türkiye, Yunanistan'ın bu girişimine, Yunanistan ve ICAO nezdinde itiraz etmiştir. Yapılan itirazda, söz konusu TMA'nın tanınmayacağı ve askerî uçuşların yeni TMA sınırları dikkate alınmadan yapılmaya devam edileceği bildirilmiştir. Ancak, Yunanistan ve ICAO'dan herhangi bir tepki alamamıştır (Yüzbaşıoğlu'ndan aktaran Bulut, 2012).

3.1.5.2 G-18 Havayolu

Orta Avrupa ile Orta Doğu ülkelerini birbirine bağlayan ve üzerinde yoğun bir trafik akışı olan G-18 Havayolu, Sarayevo ve Kumanova üzerinden Selanik'e uzanmakta ve Bodrum-Datça mevkiinde 60 mil kadar Türk hava sahasından geçerek Rodos'a, oradan da Tel Aviv'e uzanmaktadır. Yunanistan 1981 yılında eski Yugoslavya ile anlaşarak, ancak Türkiye ile koordine etmeden, G-18 uluslararası havayolunun güzergâhını değiştirerek Limni üzerinden geçirmiş ve Türk sahillerinin önüne çekmiştir. Yapılan değişiklik için Yunanistan, ICAO'ya başvurmuş ancak gelecek cevabı beklemeden yayımladığı bir NOTAM'la G-18 havayolunun yeni güzergâhını kullanıma açmıştır (Başeren, 2006:196).

Türkiye'nin yapılan değişikliğe yaptığı itiraz üzerine ICAO, Türkiye ve Yunanistan'ı bir araya getirmeye çalışmış ancak Yunanistan'dan olumlu yaklaşım alamamıştır. Konu çeşitli ICAO toplantılarında tekrar ele alınmış ancak alınan kararlar Yunanistan'ın saat değişikliği gibi geçiştirme çabaları ile sonuçsuz kalmıştır (Bulut, 2012).

ICAO, 2001 yılı Eylül ayında, Yunanistan'da düzenlenecek olan 2004 Yaz Olimpiyat Oyunları öncesinde çeşitli hazırlıklar yapılmasına karar vermiştir. Konuyla ilgili yapılan ilk ICAO Olimpiyat Hazırlık Toplantısı (OLIMP/1)'nde olimpiyatlar nedeniyle artması beklenen talebi karşılamak üzere, Güney Doğu Avrupa'daki hava trafik hizmet yapısının revize edilmesi gereği tespit edilmiştir. Söz konusu toplantıda alınan kararlar 2002-2004 OLIMP Eylem Planı'nın temelini oluşturmuştur. Bu çerçevede yapılan toplantılar neticesinde Türkiye ve Yunanistan tarafından da mutabık kalınan yeni yol paketi 25 Aralık 2003 tarihinde uygulamaya konulmuştur. Bu kapsamda, uzun yıllar devam eden G-18 havayoluyla ilgili sorun da çözülmüştür (Bulut, 2012).

3.1.6 Ege Sorunlarının Geleceği

Tarihsel süreci dikkate almaksızın Türk-Yunan sorunlarını anlamak ve açıklamak yeterli olmayacaktır. Sorunların ve çözümsüzlüğün nedenlerini irdelerken gerekli olan tarihsel süreç, bu sorunların geleceğine ve çözüm arayışlarına da ışık tutacaktır. Öncelikle, tarihsel süreçte iki ülke arasında oluşan güvensizlik, sorunların çözümlenememesinin temel nedenlerinden birini de oluşturmaktadır (Arı, 1995). Bu nedenle, Ege'de yaşanan sorunların çözümlenebilmesi için tarafların birbirlerine kendi görüşlerini dayatmak yerine birbirlerinin haklarına karşılıklı olarak saygı göstermeleri gerekmektedir (Başeren, 2006: 238).

Yunanistan tarihine bakıldığında, dış politikasını Osmanlı Devletinden toprak kopartarak büyümek üzerine oturtulduğu ve politikasının temelini Megali Idea düşüncesinin oluşturduğu görülmektedir. Bu doğrultuda egemen devletlerin de yardımıyla 1864'te İyon Adalarını, 1881'de Teselya'nın bütünü ve 1909'da Girit'i ele geçiren Yunanistan, 15 Mayıs 1919'da çıktığı Anadolu topraklarında büyük bir bozgun yaşamıştır. Ancak amacından bir türlü vazgeçmeyen Yunanistan, Lozan Antlaşmasıyla iki ülke arasında kurulmuş olan dengeyi kendi lehine değiştirme ve Ege'yi bir Yunan gölü haline getirme çabasını sürdürmektedir. (Arı, 1995)

Kurulduğu tarihten günümüze kadar Yunanistan'ın egemen güç konumundaki devletler tarafından Osmanlı ile mirasçısı Türkiye Cumhuriyetine karşı korunduğu görülmektedir. Bu nedenle aradaki sorunlara istisnai bir kaç örnek dışında çözüm bulunması mümkün olamamıştır.

Yaşanan sorunlara çözüm bulunabilmesi için ya 2004 Yaz Olimpiyat Oyunları öncesinde olduğu gibi Yunanistan'ın ihtiyaç duyması ya da egemen güçlerin ihtiyaçları doğrultusunda Yunanistan'a baskı yapmaları gerekecektir. Sorunlara bu yönüyle bakıldığında TAHS girişiminin önümüzdeki süreçte bir fırsat olarak ortaya çıkabileceği değerlendirilmektedir. Yunanistan ile Türkiye arasındaki en önemli hava sorunu FIR hattına ve Yunanistan'ın bu hattı egemenlik sınırı olarak görmesine dayanmaktadır. Özellikle FAB'ların ve EUIR sınırının ICAO'ya tescil ettirilmeleri aşamasında bu hattın bir egemenlik sınırı değil bir hizmet sınırı olduğunun Yunanistan'ın da dâhil olduğu Birlik üyelerince teyit edilmesi önemli bir adım olabilecektir.

Böyle bir süreçte tüm Birlik üyelerinin ortak hareket etmek durumunda olacakları veya Komisyon tarafından temsil edilecekleri var sayımıyla Yunanistan'ın ICAO kurallarına aykırı tez ve tutumlarında ısrarcı olamayabileceğini beklemek, kesin olmamakla birlikte mümkündür. Şöyle ki, yeni bir FIR oluşumu gündeme geleceğinden ötürü konu ICAO Ek-11 uyarınca bölgesel anlaşmaya sunulacak ve ICAO bünyesinde tartışılacaktır. Türkiye'nin bu görüşmeleri çok etkin ve aktif bir şekilde takip etmesi durumunda Yunanistan'ı ICAO kurallarına aykırı tezlerinden vazgeçirilebilme imkânı ortaya çıkacaktır.

Dolayısıyla, Türkiye açısından Yunanistan ile ikili bazda çözemediği bazı sorunları muhatap değişikliği ile AB ile çözme imkânı ortaya çıkacaktır. Bu sürece müdahil olmak için Türkiye'nin FAB'ların veya EUIR'ın kurulmasını beklemesine de gerek bulunmamaktadır. Türkiye BlueMed FAB oluşumuna dâhil olma imkânlarını araştırarak benzer bir süreç işletebilecektir. FAB'lar doğası ve yasal tanımlaması gereği, mevcut ulusal sınırları dikkate alınmaksızın operasyonel ihtiyaçlara dayanılarak oluşturulmaktadır.

Türkiye öncelikle BlueMed içerisinde lider konumda yer alan İtalya ile olan yakın ilişkilerini kullanarak, sonrasında ise Yunanistan ile sorunların çözülmesi ile ortaya çıkacak olan trafik potansiyelini ön plana çıkartarak Yunanistan'ı hükümler vb. yanlış uygulama ve iddiaların olmadığı ve ulusal hassasiyetlerinin

dikkate alınmasının sağlanabileceği bir ortama çekmeyi denemelidir. Bu vesile ile TAHS Projesine uygun koşullarda katılım sağlanabilir.

Yunanistan ile Türkiye arasındaki sorunlar siyasi olsa da bunların geçici teknik çözümler ile aşılması veya ötelenmesi imkânı bulunmaktadır. Ancak, burada bir diğer sorun ortaya çıkmaktadır. Türkiye'nin sorun yaşadığı bir diğer ülke GKRY'de BlueMed FAB içerisinde yer almaktadır. Çözüm aranırken GKRY'nin daha zor aşılabilecek bir engel olduğu aşikârdır.

FAB'ların fonksiyonları gereği ülkelerin hizmet sağlayıcı kuruluşları doğal katılımcıdır. Türkiye adına ise bu oluşumlara katılabilecek kuruluş DHMİ Genel Müdürlüğü'dür. DHMİ Genel Müdürlüğü'nün BlueMed FAB oluşumuna katılımının GKRY'nin Türkiye tarafından zımnen tanınması anlamına gelip gelmeyeceği hususunun da netleştirilmesi gerekecektir. Bu aşamada Türkiye açısından yapılacak olan anlaşmalarda dikkat edilmesi gereken hususların başında anlaşmaların hukuki etkileri, kararların Türkiye açısından bağlayıcılığı olmaması ve mevzuatın doğrudan uygulanır olmamasıdır.

Körfez ülkelerinin son yıllarda havacılık alanında sergiledikleri agresif yaklaşım AB-Türkiye birlikteliği ile kırılabilir ve bu durum pan-Avrupa bölgesini geliştirmek için çok önemlidir. Yunanistan ile Türkiye arasında bulunan ciddi ATS potansiyeli bu sürece önemli bir katkı sağlayabilecektir. Bunun için, özellikle performans amaçlı olarak teknik seviyede Yunanistan ile Türkiye'nin çalışmaları mümkün olabilecektir. Ayrıca, AB Komisyonu ekonomi gibi çeşitli alanlarda olduğu üzere teknik gerekçe olması durumunda havacılık alanında da Yunanistan'a baskı yapabilecektir. Böyle bir baskıya havayollarının baskılarının da eklenmesi durumunda Yunanistan tarafından Türkiye'nin önüne konulan engeller ortadan kaldırılabilecektir (Castelletti, 2014).

3.2 Kıbrıs Sorunu

Türkiye-AB ilişkilerinin birçok aşamasında ve değişik alanında doğrudan veya dolaylı olarak Kıbrıs sorunu kendini göstermektedir. Bu sorunun iyi anlaşılması ve hassas noktalarının iyi tespit edilmesi ilişkilerde yol kat edilebilmesi için önceliklidir.

Kıbrıs; Birlik ile Türkiye arasındaki ilişkinin geleceği açısından ana sorundur ve bu sorun teknik olduğu düşünülen alanlarda dahi çokça politiktir. Dolayısıyla bu husus bazı ülkeler tarafından ön şart olarak ortaya konulabilecektir (Castelletti, 2014).

Dünya savaşı sonrası dönemde, oluşan Sovyet tehdidi sonucunda bağımsızlığını ve toprak bütünlüğünü tehlikede gören ve ABD'nin ekonomik ve askeri başta olmak zere çeşitli alanlarda desteğine ihtiyaç duyan Yunanistan ve Türkiye, aralarındaki işbirliğini geliştirmeye özen göstermişlerdir. Bu ortamda Kore savaşına katılma vesilesiyle NATO'ya dâhil olabilmenin yolunu kendilerine açan Türkiye ve Yunanistan, Yugoslavya ile birlikte 1954 yılında Balkan Paktını oluşturmuşlardır. 1950'lerin ikinci yarısında problem olmaya başlayan ve 1963'ten sonra ciddi oranda ağırlaşan Kıbrıs sorununa ve 1973'te gün yüzüne çıktıktan sonra hızla bir karmaşık bir hal alan Ege ile ilgili uyuşmazlıklara rağmen, bu iki ülke birlikte yaşamayı sürdürmeyi başarmışlardır (Arı, 1995).

İki ülke arasındaki sorunlar içerisinde Kıbrıs sorunu özel bir yere sahiptir. Kıbrıs sorunu tarihi geçmişinde olduğu üzere; Türkiye'nin müzakerelere başladığı Zirve'den bu yana da gündemde ki yerini korumuş olup, bu husus Türkiye'nin adaylığına karşı çıkanlar ve Türkiye'den ilave imtiyazlar isteyenler için her zaman kullanışlı bir araç olmuştur (Bulbul, 2006). Benzer şekilde, bölünmüş bir Kıbrıs'ın AB'ye katılımı geniş ölçüde anlamsız olarak değerlendirilmesine rağmen GKRY 2004 yılında Birliğe katılmıştır ve Ada halen bölünmüş durumdadır (Redmond, 2007). Bu durum AB üyesi ülkelerin önemli bir kısmının aslında Kıbrıs'ta bir çözüm bulunmasından yana olmadıkları ve bu ihtilafi ihtiyaç duydukça kullanmayı hedeflediklerini iddia etmek çokta yanlış olmayacaktır.

Temelde Ada'da yaşayan iki toplum olan Türkler ve Rumlar arasında bir siyasal eşitliğin ilgili taraflarca kabul edilmesine veya reddedilmesine yönelik bir ihtilafi içeren Kıbrıs sorunu, aynı zamanda bir Türkiye-Yunanistan sorunudur. Dolayısıyla, Kıbrıs sorunu günümüzde Türkiye'nin neredeyse tüm dış politikasını etkileyen bir özellik taşımaktadır (Uygun'dan aktaran Aksu, 2013).

Kıbrıs Adası, Birinci Dünya Savaşı'nda İngiltere'nin kontrolüne girmiş, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ise İngiltere'nin çekilmek zorunda kalmasıyla Yunanlılara teslim edilmiştir. Bu gelişme sonrasında adadaki Türkler için yaşamak Rumların tasarrufuna kalmıştır. Bu nedenle, adaya müdahale etmek zorunda kalan Türkiye uluslararası alanda işgalci güç olarak suçlanırken "Annan Planı" ile ortaya konulan çözüm önerisini kabul eden Türk tarafı izolasyon altında hak etmediği bir konuma sokulurken öneriyi reddeden Rum tarafı AB üyesi yapılarak adeta ödüllendirilmiştir (Keskin, 2008: 266).

Kıbrıs Türk toplumu, 1963-1964 krizlerinden bu yana çözüm sürecinin engelleyicisi olarak gösterilmeye çalışılmaktadır. Ne yazık ki, Annan Planı'nın müzakereleri ve referanduma götürülmesi sürecinde BM Genel Sekreteri'nin çabalarına destek vermiş olmasına rağmen bu durumun bir yansıması olarak uluslararası toplumun ve örgütlerin uygulamakta oldukları izolasyonlardan kurtulmaları mümkün olamamıştır (Aksu, 2013).

Sorunun temelleri 1959 yılında imzalanan Zürih ve Londra anlaşmalarına uzanmaktadır. Bu anlaşmalar uyarınca Türkiye, Kıbrıs üzerinde İngiltere ve Yunanistan ile garantör devlet konumuna gelmiştir. Yine bu anlaşmalarla Kıbrıs Türk halkı ayrı bir millet olarak tanımlanmakta ve Kıbrıs Cumhuriyeti'nin kurucu ortakları konumuna gelmişlerdir. Bu anlaşmayı imzalamakla Türkiye adanın bölünmesinden vazgeçtiğini ve kuzey kesimini ilhak etmeyeceğini beyan ederken karşılığında Türkiye'ye gerektiğinde mevcut sistemi korumak için adaya müdahale etme hakkı verilmiştir. Netice olarak, Birleşmiş Milletlere üye olan Kıbrıs Cumhuriyeti üzerinde Türkiye'nin fazla bir etkisi kalmamış ve zamanla Türk halkı Kıbrıs'ın yönetiminden dışlanmış, Türklerin elinde güç olarak pek bir şey kalmazken Türkiye'nin elinde sadece garantörlük kalmıştır (Keskin, 2008: 226).

Yaşanan süreçte Rumlar sayısal çoğunluğuna ve iktidar gücüne güvenerek 1963 yılında şiddete başvurmuşlar ve adada kanlı bir süreci başlatmışlardır. Günümüzde Rumlar AB üyeliğinin tüm imtiyazlarını kullanırken; Kıbrıslı Türkler ise hayatlarını kurtarmanın karşılığı olarak izolasyonlarla baskı altına alınmıştır.

AB mevcut sorunları çözmeden GKRY'yi birliğine almakla yaptığı hatayı sürdürmekte ve çözüm için Türk tarafını taviz vermeye zorlamaktadır. Benzer şekilde Türkiye'nin AB ilerleme raporunda sorunun Birleşmiş Milletler çerçevesinde çözüme götürülmesi gerekliliği belirtilmekte, Türkiye'nin GKRY'ye yönelik kısıtlamaları kaldırmasını, sekiz fasılda müzakerelerin açılması için ön koşul olarak belirtilmekte ancak Rum tarafını zorlayıcı herhangi bir tedbir konulmamaktadır. İlerleme Raporu'nda BM çerçevesinde çözüm bulunmasını temenni eden AB, BM'nin girişimi olan Annan Planı'na olumsuz yanıt veren GKRY'ye yönelik kısıtlamaların kaldırılmasını talep ederken, planı kabul eden Kıbrıslı Türklere uygulanan izolasyonun kaldırılmasında aynı duyarlılığı göstermeyerek adaletli bir yaklaşım sergilememiştir (Keskin, 2008: 227).

GKRY'nin Birliğe katılması sonrasında AB Türkiye'den Gümrük Birliği yükümlülüklerini Kıbrıs Cumhuriyeti'ni de kapsar şekilde genişletmesini talep etmeye başlamış, KKTC'ye uygulanan ambargo ve izolasyonların kaldırılması konusunda ise somut adımlar atmaktan imtina etmiştir. Türkiye ise KKTC'ye uygulanan haksız ambargo ve izolasyonlar kaldırılmadan Gümrük Birliği yükümlülüklerine Kıbrıs Cumhuriyetini dâhil etmeyeceğini açıklamıştır. AB ise müzakerelere devam edilmesi için Türkiye'nin Kıbrıs Cumhuriyetine yönelik ayrımcı tutumundan vazgeçmesi şartını öne sürmektedir (Aksu, 2013).

Yaşanan süreçten elde edilen tecrübelerden, AB üyesi olan Rumların şimdiye kadar olduğu gibi gelecekte de AB den ve/veya AB üyesi ülkelerden bir baskı görmemesi durumunda sorunun çözüme kavuşturulması pek mümkün görülmemektedir. Dolayısıyla Türkiye'nin genelde AB üyeliğinin, özelde ise TAHS'a katılımı ancak Kıbrıs sorununun çözülmesi veya ön şart olarak konulmasının bertaraf edilmesiyle mümkün olabilecektir.

Türkiye'nin teknik ve idari olarak uyum çalışmalarını başarıyla tamamlaması ve kendini Birlik üyelerine anlatabilmesi durumunda Rum tarafı üzerinde otomatik bir baskı oluşabilecektir. Son çare olarak ise Türkiye'nin üyelik hakkından mahrum bırakılması durumunda adadaki Türklere sahip çıkacağı ve ilhak seçeneğinin gündeme gelebileceğini GKRY, Yunanistan ve AB'ne hissettirmesi de yararlı olacaktır (Keskin, 2008: 230).

Son dönemlerde havacılık alanında yaşanan bir diğer sorun ise Doğu Akdeniz'deki seyrüsefer emniyeti tartışmalarıdır. Bu sorunun kökleri 1974 yılındaki Kıbrıs Barış Harekâtına dayanmaktadır. GKRY, Kıbrıs Barış Harekâtından sonra yayımladığı bir NOTAM ile adanın kuzey kesiminde FIR sorumluluğunu yerine getirmeyeceğini ilan etmiştir. Bu ilan üzerine Lefkoşa FIR'ın kuzey bölümünde hava trafik hizmetleri tamamen durdurulmuştur. Bu durum, 1977 yılına kadar devam etmiş ve bu süre zarfında Kıbrıslı Türklerin hava ulaşımı ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla Ercan Havalimanı inşa edilmiştir. Ercan Havalimanı ve Kıbrıs'ın kuzeyindeki bölgede oluşan boşluğu gidermek yani ATS sağlamak üzere 21 Mart 1977 tarihinde yayınlanan bir NOTAM ile Ercan Tavsiyeli Hava Sahası (ETHS) ilan edilmiştir (Başeren, 2006: 206).

ETHS'nin Rumlar tarafından bölgede verilen ATS hizmetinin durdurulması nedeniyle ortaya çıkan boşluğu doldurmak için ortaya çıktığı açıktır. Dolayısıyla,

GKRY'nin kendisine teknik bir sorumluluk olarak verilen görevleri yapmayarak, kendisine sorumluluk yükleyen kuralları ihlal etmesinin sebebiyet verdiği bu durumu bir ihlal olarak değerlendirmesi de makul dayanaktan yoksundur (Başeren, 2006: 206).

1974-1977 yılları arasındaki süreçte oluşan durum aradan geçen uzun yıllar boyunca devam etmiştir ve günümüzde GKRY tarafında Lefkoşa ACC, KKTC tarafında ise Ercan ACC, trafik hizmetinin sağlanmasından sorumludur. Ancak, bu iki ACC arasında doğrudan iletişim kurulmaması ve bazen trafiklere birbirine zıt talimatlar verilmesi bölgede riskli bir durum oluşturmaktadır. Bu husus, GKRY'nin Birliğe katılmasıyla birlikte 2005 yılından sonra uluslararası platformlarda gündeme gelmiş ve özellikle 2009 yılı içerisinde AB Komisyonu, EUROCONTROL ve Türkiye arasında gerçekleştirilen toplantılarda soruna teknik bir çözüm bulunmaya çalışılmıştır.

Türkiye ve KKTC, BM çatısı altında sürdürülen görüşmelerde tarafların iddialarına halel getirmeksizin teknik bir çözümün mümkün olabileceğini savunarak teknik çözüm önerileri ortaya koymakta ancak söz konusu teknik çözüm önerileri GKRY tarafından incelenmeden siyasi gerekçelerle derhal reddedilmektedir (Çelik, 2015).

Sorun her ne kadar teknik olsa dahi soruna zemin oluşturan sebeplerin siyasi olması çözümü zorlaştırmaktadır. Türkiye kendisinin Akdeniz'deki güney komşusu olarak KKTC'yi ve hava trafiği bağlamında Ercan ACC'yi kabul etmekte, bunun yanında GKRY'yi ve Lefkoşa ACC'yi tanımamaktadır. Dolayısıyla Ankara ACC kontrolündeki trafiği Ercan ACC'ye devretmektedir. Ayrıca, Ankara ACC'nin güneyinde yer alan bir kısım hava sahasının kontrolü operasyonel sebeplerden ötürü Türkiye tarafından Ercan ACC'de delege edilmiş ve operasyonel anlamda ETHS'ye dâhil edilmiştir.

Lefkoşa ACC kuzey komşusu olarak Ankara ACC'yi kabul etmekte ve Ercan ACC'yi illegal olarak nitelendirmektedir. Dolayısıyla Ercan ACC ile irtibat kurmaktan imtina etmektedir. KKTC'nin Türkiye dışında hiçbir ülke tarafından tanınmamış olması bu görüşmelerde Türk tarafının elini zayıflatmakta ve üyesi olması nedeniyle AB'nin desteğini de alan GKRY'nin elini güçlendirmektedir. Yapılan görüşmelerde de somut olarak bu durum ortaya çıkmış ve teknik çözüm olarak ortaya konulan önerilerde Ankara ACC'nin trafik bilgisini EUROCONTROL'e;

EUROCONTROL'ün de Lefkoşa'ya iletmesi gündeme getirilmiştir. Ancak, böyle bir öneride KKTC Ercan trafik kontrol merkezi tamamen dışlanmaktadır.

Türk tarafı, Kıbrıs adasının uzun yıllardır ikiye bölünmüş halde yönetildiği, fiili durumun tüm dünyaca bilindiği, konunun BM bünyesinde hali hazırda ele alınmakta olduğu ve aynı şekilde devam etmesi gerektiğine dikkat çekmiştir. Bunun yanında, BM özel temsilcisi Kofi ANNAN tarafından ortaya konulan ve taraflarca eş zamanlı olarak 2004 yılı nisan ayında referanduma götürülen çözüm planının Türk tarafınca % 64,91 oranında kabul gördüğü halde Rum oylarının % 75,38'i ret şeklinde olduğundan hayata geçirilememiş olduğu hatırlatılmıştır.

BM himayesi altında yeni bir ortaklık tesisi için kapsamlı bir uzlaşma arayışı amacıyla taraflar arasında doğrudan diyalog yoluyla müzakereler yürütülmektedir. Bu çerçevede, günlük hayatı ilgilendiren, cezai işlemler, ekonomik meseleler, kriz yönetimi, sağlık ve çevre gibi birçok alanda teknik komiteler kurularak taraflar arasında güven artırıcı tedbirler alınmakta ve bu pratik işbirlikleri iki tarafın hukuki ve politik tutumlarını etkilememektedir. Türk heyeti tarafından adanın iki tarafı arasında yürütülen bu ortak çalışmalara atıfta bulunularak ATM alanındaki GKRY tutumunun gerçekçi olmadığına dikkat çekilmiştir. Yapılan görüşmelerde netice alınamaması üzerine konu Türkiye ve AB Komisyonu tarafından ICAO bünyesine taşınmış ancak görüşmelerde henüz somut bir adım atılamamıştır.

AB tarafının objektiflikten uzak bir biçimde, Türkiye ve KKTC'nin tüm çabaları göz ardı edilerek Türkiye'ye baskı yapılmaya çalışılması GKRY'nin uzlaşmaz tutumunu sürdürmesine neden olmaktadır. Bu çerçevede, Türkiye'nin TAHS'a ve AB havacılık yapılarına entegrasyonunun sağlanabilmesi ve AB'nin TAHS girişiminden beklediği maksimum faydayı alabilmesi için iyi niyetini ve siyasi iradesini ortaya koyarak GKRY'yi çözüme zorlaması gerekmektedir (Çelik, 2015).

3.3 Politik Kararlılık ve İrade

Ortada yer alan tüm sorunlar bir yana Türkiye'nin TAHS sürecine dâhil edilebilmesi için öncelikli olarak tarafların bu yöndeki istekliliğini ve iradesini ortaya koyması gerekmektedir. Bu iradenin devamında sorunların veya engellerin çözümü adına bir takım adımlar atılabilecektir.

TAHS'a katılım sağlamak ilgili mevzuatın uygulanmasını gerektirmektedir ve Türkiye TAHS girişimine katılacağı zaman bu mevzuata uyum sağlamak durumunda kalacaktır. Ne var ki, Birlik içerisinde kurallar Brüksel'de belirlenmekte olup, belirlenen kuralların ülkeler tarafından uygulanması zorunluluğu bulunmaktadır. Türkiye açısından bu durum bir sorun teşkil edebilecektir (Castelletti, 2014). Benzer şekilde, AB mevzuatının Türkiye'de otomatik olarak yürürlüğe girme zorunluluğu ve yetki devri önemli bir engel olarak ortada durmaktadır (Yalçın, 2015).

Türkiye'nin karar alma mekanizmalarına dâhil edilmesi gerekmekte olup, AB Komisyonu ile Türkiye arasında akdedilecek olan bir kapsamlı havacılık anlaşması çözüm için önemli bir adım olabilecektir (Castelletti, 2014). Türkiye'nin TAHS üyesi olabilmesi için ortaya konulması gereken iradenin önündeki en büyük engel paydaşlar arasındaki kararsızlık ve belirsizliklerdir. TAHS bağlamında her iki taraftaki bazı paydaşların aşırı korumacı ve engelleyici tutumları süreci zora sokmaktadır. Bunlar arasında GKRY ve Yunanistan'ın etkisiyle pasif davranan AB Komisyonu temsilcileri yanında sivil ve asker Türk temsilciler yer almaktadır. Benzer şekilde, Türk endüstrisinin kararsız kalması nedeniyle SESAR'a katılım konusunda da kesin bir karar verilememektedir (Ertuğrul,2015)

Türk sivil havacılık makamlarının iradesini ortaya koyarak bir kampanya başlatması ve bu kampanya çerçevesinde SHGM, Bakanlık, ANSP ve Büyükelçi vb. üst düzey tüm kademeler üzerinden diyalog konusunda AB Komisyonunu zorlaması çözüm adına yararlı olacaktır (Castelletti, 2014).

3.4 Tek Hava Sahası Komitesi (SSC)

549/2004 sayılı Çerçeve Tüzüğü'nün dibace bölümünün 26 ncı maddesi uyarınca SSC Başkanı üçüncü tarafları SSC toplantılarına davet etme hakkına sahiptir (Tüzük, 2004a). Bu husus SSC İç Tüzüğü'nde daha da detaylandırılmış ve üyelerin yarısından fazlasının itirazı ile ancak bu davetin geçersiz kılınabileceği ortaya konulmuştur. Ancak, bu kadar açık ve kolay bir hususta dahi Türkiye gibi AB ile tam üyelik müzakereleri yürüten ve adaylık statüsüne sahip bir ülkenin katılımı konusunda AB Komisyonu gerekli adımları atmakta isteksiz davranmaktadır.

Castelletti (2014)'ye göre Türkiye'nin SSC'ye katılımı konusundaki engel arada köprü kuran bir anlaşma bulunmamasıdır ve taraflar arasında bir anlaşma akdedilerek bir denge kurulması gerekmektedir. Bunun yanında, Türkiye'nin TAHS

mevzuatını uygulamaya yönelik bir taahhüdü olması durumunda Komisyon tarafından verilecek olan bir talimat ile SSC'ye katılabilecektir.

Türkiye'nin SSC'ye katılımı hususu AB ile EUROCONTROL arasında akdedilen HLA ve eklerine ilişkin yürütülen müzakerelerde gündeme getirilmiş ancak müzakerelerin yürütüldüğü yaklaşık üç yıl boyunca verilen sözlere rağmen somut bir adım atılmamıştır. Yapılan ikili görüşmelerde ise, bu hususun AB Komisyonu tarafından belirlenmiş bir politika olduğu ve Yatay Anlaşma'nın imzalanması sürecinin tamamlanmasına kadar bu konuda Komisyon tarafından adım atılmayacağı bilgisi verilmiştir.

3.5 Cebelitarık Örneği

549/2004 sayılı Çerçeve Tüzüğü'nün 4 ve 5 inci maddeleri uyarınca Birleşik Krallık ve İspanya arasında ihtilaf bulunan Cebelitarık Havaalanı için bir muafiyet tanınmış ve SES'in uygulanmasının tarafların hukuki tutum ve pozisyonlarına halel getirmeyeceği hükmü getirilmiştir (Tüzük, 2004a). Benzer şekilde, Türkiye ile Yunanistan ve GKRY arasında süre gelen ihtilafli konuların SES dışında tutulabileceği göz önünde tutulmalıdır. Ancak, iki durum arasında önemli bir fark bulunmaktadır. İspanya ile Birleşik Krallık arasındaki sorun için bu muafiyet belirlenirken her iki ülke de Birlik üyesiydiler ve mevzuatın hazırlık sürecinde aktif olarak yer almışlardı. Ancak, şu anki ihtilafın taraflarından biri GKRY Birlik üyesiyken diğeri Türkiye aday statüsünde ve Birliğin dışındadır. Bu farklılığın aşılması için ciddi bir çaba sarf edilmesi ve Komisyon ve Türkiye tarafından önemli adımlar atılması gerekmektedir.

3.6 Birleşik Krallık – İrlanda (UK-IR) FAB Örneği

Birleşik Krallık-İrlanda FAB Anlaşması “iki ülke-sıfır sınır” anlaşması olarak bilinmekte ve üst düzey bir iletişim yoluyla en iyi operasyonel verimliliğe erişmek için ilgili ANSP'ler, havayolları, askeri kullanıcılar ve iki ülke hükümetleri arasında sıkı bir ilişki kurmaktadır (İSO, 2010). Bu yaklaşımın detaylarının incelenerek, DHMİ Genel Müdürlüğü ile Yunan ANSP arasında yapılacak olan benzer bir çalışmanın Türkiye ile Yunanistan arasındaki FIR hattı ihtilafına çözüm olarak uygulanmasının araştırılmasının yararlı olabileceği değerlendirilmektedir.

3.7 Karadeniz FAB

AB Komisyonu nezdinde tanınmış olan dokuz FAB oluşumuna ilave olarak bir onuncu FAB tesis edilmesidir. Avrupa hava trafiği başlığı altında belirtildiği üzere Avrupa'da trafik yoğunluğu Güneydoğu hattına kaymaktadır. İlgili EUROCONTROL raporlarında yer aldığı üzere son yıllarda, 2014 yılında Ukrayna'da Rusya Federasyonu'nun müdahalesi ile yaşanan sorunlara kadar, Türkiye, Moldova ve Ukrayna'nın başı çektiği Güney-Doğu hattında önemli bir trafik artışı yaşanmıştır. Bu bölgede, bir FAB oluşumu tesisi, örneğin Karadeniz FAB, gündeme gelebilecektir. Bu gruba Azerbaycan ve Gürcistan'ın katılımları veya bunların Tuna FAB'a katılımları da gündeme gelebilecek alternatifler arasında sayılabilir.

KKIEG altında bu ülkelerin bir araya gelerek ICAO Konsey üyeliğine adaylık bildiriminde bulunmaları, Ukrayna, Moldova ve Türkiye arasında RSOO çatısı altında ortak bir bölgesel emniyet gözetim fonksiyonu tesisine çalışılması gibi örnekler bu ülkelerin aslında değişik isimler altında birçok işbirliği faaliyeti yürüttüklerini ve tesis edilecek olan FAB ile bu durumun bir düzene oturtulabileceğini göstermektedir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu bölümde; tez çalışmasında yapılan araştırmalar ve değerlendirmeler ışığında Türkiye'nin TAHS'a katılımı yolundaki problemlere ilişkin AB Komisyonu ve Türkiye'ye yönelik öneriler yer almaktadır.

Havacılık sektörünün ülkelerin gelişimi ve refahı açısından ne kadar büyük bir önem taşıdığı tartışma götürmez bir durumdur. Daha iyi işleyen, performansı yüksek, bölünmüşlükten arındırılmış ve işbirlikçi bir hava sahası yönetiminin maliyeti düşük, kapasitesi yüksek, daha emniyetli ve daha fazla çevre dostu olacağı aşikârdır. Bu açıdan TAHS Avrupa için elzem ve umut vadeden bir projedir. Ancak, AB Komisyonu Ulaştırmadan sorumlu komisyon üyesi Siim KALLAS'ın, 11 Ekim 2012 tarihinde gerçekleştirilen TAHS konferansında belirttiği üzere projenin resmi olarak başlatılması üzerinden on yıldan fazla geçmiş olmasına rağmen TAHS'ın henüz başarılamamış olduğu görülmektedir.

TAHS I ve TAHS II mevzuat paketleri ile bunlara uygun olarak yayımlanan ATM/ANS alanındaki sair mevzuat, yasal alt yapı anlamında önemli bir zemin oluşturmuştur. Bunun yanında, SESAR programı çerçevesinde yürütülmekte olan çalışmalar ile de teknolojik anlamda önemli bir yol kat edilmeye başlanılmıştır.

Uygulama açısından, TAHS'ın başarılması adına aşamalı bir yaklaşım ile önce dokuz adet FAB sonrasında nihai hedef olarak tek bir hava sahası tesisi edilmesi makul bir hedef olarak konulmuştur. ATM ağının verimliliği ve azami kapasitenin elde edilmesi amacıyla tasarlanmakta olan FAB'ların tesisi şüphesiz TAHS projesinin en önemli bileşenlerinden bir tanesidir.

Büyüklikleri, mali güçleri ve hizmet sağladıkları trafik miktarları, kültürleri ve uyguladıkları operasyonel ve/veya teknik usulleri farklı, değişik ülkelerden hizmet sağlayıcıların bir araya getirilerek ortak bir noktada birleştirilmeleri zorlu bir süreç

olacaktır. Bu nedenle, TAHS'ın başarılması için hayati bir rolü bulunan FAB'ların uygulanması bağlamında siyasi, ekonomik, teknik ve kültürel farklılıkların aşılmasının biraz daha zaman alacağı görülmektedir.

FAB'ların beklentileri karşılayıp başarılı olup olamayacağı açısından bakıldığında iki grup girişim ortaya çıkmaktadır. Öncelikle FABEC gibi ulusal hava sahaları üzerinde tesis edilen FAB'ların başarılı olma ihtimallerinin daha yüksek olduğu kolayca söylenebilecektir. Ancak, BlueMed, NEFAB ve İspanya-Portekiz gibi FAB oluşumları, açık denizler üzerindeki uluslararası hava sahalarını da ihtiva etmektedirler. Bu girişimlerin başarılı olabilmeleri için komşu ülkelerle işbirliği ve eşgüdüm içerisinde yürütülmeleri gerekmektedir. Ayrıca, bu FAB'ların tesisinde kapsamlı ve kapsayıcı bir yaklaşım izlenmesi yararlı olacaktır. ICAO kurallarına tam uyum sağlanması olası ihtilafların önüne geçilmesine katkı sağlayacaktır. Bu FAB'lar için belirtilebilecek bir diğer husus ise, karada yaşanan politik durumun FAB'ların tesisinde de dikkate alınmasıdır. Özellikle Türkiye ile uzun yıllardır yaşanan sorunların göz ardı edilmesi BlueMed FAB oluşumunun geleceğini etkileyebilecektir.

FAB'ların ötesinde genel çerçeveye bakıldığında, TAHS'ın ciddi anlamda elde edilebilmesi için gereken pan-Avrupa bütünleşmesi ve EUROCONTROL'un rolü konusunda AB Komisyonu'nun sadece belirlenen hedeflere gözü kapalı ilerleyen değil, daha yapıcı ve AB üyesi olmayan ülkelerin durumlarını da gözetken bir tutum sergilemesine ihtiyaç duyulmaktadır. Dolayısıyla, TAHS; Tek Avrupa Birliği Hava Sahasından ziyade Tek Pan-Avrupa Hava Sahası girişimi şeklinde, dışlayıcılıktan öte kapsayıcı olmalıdır. Netice itibarı ile TAHS'ın pürüzsüz operasyonu ve tam potansiyeli için kapsamının genişletilmesi yararlı olacaktır.

Türkiye'nin TAHS'a katılımı bağlamında konunun teknik ve siyasi boyutun ayrı ayrı ele alınması gerekmektedir. Teknik boyuta bakıldığında Türkiye'nin TAHS'a çok yakın olduğu ve şartlar olgunlaştığında çok kısa ve kolay bir süreç ile girişime dâhil olabileceğini ifade etmek çok yanlış olmayacaktır. Bu ifadenin geçerliliğini koruyabilmesi için Türkiye'nin AB uyum çalışmalarını AB ile ilişkiler, FIR ve Kıbrıs sorunları gibi siyasi şartlardan etkilenmeden fasılasız sürdürmesi gerekmektedir. Hâlihazırda yürütülmekte olan eşleştirme projesinin bu açıdan önemli fırsat olduğu kıymetlendirilmektedir.

Siyasi boyuta bakıldığında; çok uzun zamandır çözümlenememiş olan Ege FIR ve Kıbrıs sorunlarının çözüme kavuşturulmalarının kolay olmayacağı ve sancılı birer süreç gerektireceği görülmektedir. Bu süreçte öncelikli olarak AB Komisyonu ile Türkiye'nin belirli bir uzlaşma noktasına varmaları gerekmektedir. Aksi durumda Birleşmiş Milletler himayesinde devam etmekte olan Kıbrıs barış görüşmelerinin sonucunun beklenmesi gerekecektir.

AB Komisyon ile yapılacak olan görüşmeler açısından ise, Yatay Anlaşma'nın imzalanması ön koşul olarak yer almaktadır. İlişkilerin geliştirilmesi ve tam üyelik yolundaki çabaların aksatılmadan sürdürülebilmesi için Komisyonun bu tutumunun Türkiye tarafından anlayışla karşılanarak Yatay Anlaşma'nın imzalanması yararlı olacaktır. Aksi bir durumda, SSC'ye katılım örneğinde olduğu üzere tüm alanlarda bu durumun Türkiye'nin karşısına bir bariyer olarak çıkacağı görülmektedir.

Yapılacak müzakerelerde, siyasi bariyerleri aşabilecek teknik çözümler üzerine tarafların yoğunlaşması ve bunların uygulanması adına somut adımlar atılması yararlı olabilecektir. Bu çözümler arasında, Cebelitarık örneğinin ve UK-IR FAB yaklaşımının emsal alınması ile Türkiye'nin BlueMed veya Danube FAB'a entegrasyonu gibi unsurlar yer alabilecektir. Bu oluşumlara olası katılım durumunda, söz konusu katılımın ANSP seviyesinde olacağı göz önünde bulundurularak, böyle bir birlikteliğin içerisinde yer almanın diplomatik tanıma anlamına gelip gelmeyeceğinin ve olası sonuçlarının Dışişleri Bakanlığı tarafından değerlendirilmesi gerekmektedir.

Politik meseleler bağlamında son olarak belirtilebilecek bir husus ise, barışın ve Türkiye AB yakınlaşmasının Avrupa'ya sağlayacağı faydalar dikkate alınarak AB Komisyonunun Yunanistan'ı yaşanan sorunların çözümüne katkı sağlama konusunda teşvik etmesi gerekmektedir.

Politik meseleler bir tarafa bırakıldığında, teknik anlamda Türkiye'nin TAHS'a katılımının Avrupa hava sahasının kapasitesini net bir şekilde artıracığı açıktır. AB Komisyonu'nun bunu sağlayabilmek adına daha esnek ve yapıcı olması tavsiye edilmektedir. Bu doğrultuda, AB-Türkiye havacılık diyalogunun önkoşulsuz ve Kıbrıs sorunundan bağımsız olarak başlatılması yararlı olacaktır.

Başlatılacak olan diyalog neticesinde nihai hedefi tam üyelik sürecinde, Türkiye'yi AB havacılık sistemine entegre edecek kapsamlı bir havacılık anlaşmasının akdedilmesi olan bir süreç başlatılması her iki tarafın menfaatine

olacaktır. Bu sürecin ara adımları olarak ise, EASA ile SHGM arasındaki İşbirliği Anlaşması'nın güncellenmesi, Türkiye'nin AB havacılık sistemine entegrasyonu için SSC'ye katılımı gibi adımların atılması, mevzuat uyum çalışmalarının hızlandırılarak uyum sağlanan mevzuat sayısının artırılması, Türk işletmelerinin SESAR projelerine katılım sağlamaları ve Türkiye'nin bir FAB'a katılımı gibi unsurlar yer alabilecektir.

Avrupa'daki trafik artışının Doğu Avrupa'ya kaymakta olduğu göz önünde bulundurularak bir Karadeniz FAB oluşumunun TAHS'ın daha iyi işlemesi ve genişletilmesi bağlamında değerlendirmeye alınması da göz ardı edilmemelidir.

Sonuç olarak, Türkiye'nin TAHS oluşumuna katılımı önünde teknik olarak önemli bir problem bulunmadığı ve tarafların mutabık kalmaları durumunda çok kısa bir süre içerisinde entegrasyonun tamamlanabileceği görülmektedir. Ancak, bu sürecin tam üyelik süreci ile paralellik oluşturduğu, sürecin önünde önemli siyasi engeller bulunduğu ve TAHS'a katılımın zor bir süreç olacağı değerlendirilmektedir. Bu engeller arasında Kıbrıs ve Ege sorunlarının belirleyici olacağı ve bu sorunların aşılması için tarafların politik kararlılıkları ile atacakları adımların büyük öneme sahip olduğu görülmektedir.

KAYNAKÇA

- ABB. (2013). Avrupa Birliğinin Tarihçesi. Avrupa Birliği Bakanlığı. Erişim Tarihi: 22 Ekim 2014. <http://ab.gov.tr/index.php?p=105&l=1>
- ABB. (2014). Katılım Müzakerelerinde Mevcut Durum. Avrupa Birliği Bakanlığı. Erişim Tarihi: 21 Ekim 2014. <http://www.ab.gov.tr/index.php?p=65&l=1>
- Aksu, F. (2013). Kıbrıs Sorunu, Müzakereler ve Türkiye'nin Açmazı. Küreselleşen Dünyada Anayasal Demokrasi. s:405-420. Lefkoşe: Yakınadoğu Üniversitesi Yayınları. http://www.turkishgreek.org/index.php?option=com_remository&Itemid=54&func=fileinfo&id=22
- Arı, T. (1995). Ege Sorunu ve Türk Yunan İlişkileri: Son Gelişmeler Işığında Kara Suları ve Hava Sahası Sorunları. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi. Cilt 50, No. 1-2. Ocak-Haziran 1995.
- Atik, H. (2012). AB 2020 Derinleşme Stratejisi ve Türkiye. Erişim Tarihi: 10.11.2014. <http://www.ankarastrateji.org/yazar/prof-dr-hayriye-atik/ab-2020-derinlesme-stratejisi-ve-turkiye/>
- Ayata, A. (2009). Türkiye Usulü Avrupa Birliğine Yakınlaşma. Akademik Araştırmalar Dergisi. Sayı. 40. s33-42.
- Aybet, G. (2006). Turkey's Long and Winding Road to the EU: Implications Fort The Balkans. Journal of Southern Europe and The Balkans. Vol. 8; No.1
- Başeren, S. (2006). Ege Sorunları. İstanbul: Tüдав Yayınları. 2006.
- Bulbul, K. (2006). Turkey and the EU: A Survey on Turkish Mps' EU Vision, Alternatives, Vol.5, No.3. Fall 2006
- Bulut, G. (2012). Ege Hava Sahası Sorunları, Çözölmüş Olanlar ve Sorunların Geleceği. Güvenlik Stratejileri. Yıl: 8; Sayı:16 http://www.harpak.edu.tr/saren2/files/Makale/GSD_16_Art_5_122012.pdf

- Castelletti, M. (2014). “Tek Avrupa Hava Sahası, Türkiye’nin Önündeki Engeller ve Çözüm Önerileri” Konulu Görüşme. 03 Aralık 2014. Brüksel, Belçika. (Ek olarak sunulmuştur.)
- Çelebi. (2014). Hayallerden Gerçekler Yapan Adam: Nuri Demirağ. Portre. http://old.celebi.com.tr/pdf/sayi20/07_portre.pdf
- Çelik, S. (2015). “Tek Avrupa Hava Sahası, Türkiye’nin Önündeki Engeller ve Çözüm Önerileri” Konulu Görüşme. 28 Nisan 2015. Ankara. (Ek olarak sunulmuştur.)
- DB. (2005). Türkiye’yle Katılım Müzakereleri: Genel AB Tutumu. Avrupa Birliği KONSEYİ Tercümesi. http://www.mfa.gov.tr/data/AB/mcb_tr.pdf
- DPB. (2014a). Türkiye AB İlişkileri Notu. Devlet Personel Başkanlığı, Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Birimi. Erişim Tarihi: 22 Ekim 2014. <http://www.dpb.gov.tr/tr-tr/daire-baskanliklari/avrupa-birligi-ve-disiliskiler-birimi/avrupa-birligi-ve-dis-iliskiler-birimi-avrupa-birligi-hakk%C4%B1nda-632/avrupa-turkiye-ab-iliskileri-notu>
- DPB. (2014b). AB Tarihçesi. Devlet Personel Başkanlığı, Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Birimi. Erişim Tarihi: 22 Ekim 2014. <http://www.dpb.gov.tr/tr-tr/daire-baskanliklari/avrupa-birligi-ve-disiliskiler-birimi/avrupa-birligi-ve-dis-iliskiler-birimi-avrupa-birligi-hakk%C4%B1nda-632/avrupa-ab-tarihcesi>
- DFS. (2015). DFS Deutsche Flugsicherung. Erişim Tarihi: 01 Şubat 2015. https://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Europa/FABEC/Funktionale%20Luftraumbl%C3%B6cke/europa_05.jpg?&resize=450x
- DHMI. (2014) Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü İstatistikleri. Erişim Tarihi: 24 Ekim 2014. <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx>.
- EC. (1999). The Creation of the Single European Sky. Communication from the Commission to the Council and The European Parliament. 06 Aralık 1999. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:1999:0614:FIN:EN:PDF>
- EC. (2007). Establishment of a Joint Undertaking to Develop the New Generation European Air Traffic Management System. Council Regulation (EC) No 219/2007. 27 Şubat 2007. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R0219&from=EN>

- EC. (2012). The EU's External Aviation Policy - Addressing Future Challenges. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. 27 Eylül 2012. [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/external_aviation_policy/doc/comm\(2012\)556_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/external_aviation_policy/doc/comm(2012)556_en.pdf)
- EC. (2013a) Accelerating the implementation of the Single European Sky. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. 11 Haziran 2013. http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/doc/ses2plus/com%282013%29408_en.pdf
- EC. (2013b) Definition of Common Projects, the Establishment of Governance and the Identification of Incentives Supporting the Implementation of the European Air Traffic Management Master Plan. Commission Implementing Regulation (EU) No 409/2013. 03 Mayıs 2013. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:123:0001:0007:EN:PDF>
- Erhan, Ç. (2014). Avrupa Bütünleşmesinin Tarihsel Gelişimi. Erişim Tarihi: 20 Kasım 2014. web.nevsehir.edu.tr/iysdosya/AB_Tarihsel_Gelisim.PPT
- Ertuğrul, O. (2015). “Tek Avrupa Hava Sahası, Türkiye’nin Önündeki Engeller ve Çözüm Önerileri” Konulu Görüşme. 09 Nisan 2015. Brüksel, Belçika. (Ek olarak sunulmuştur.)
- EUROCONTROL. (2013a). Challenges of Growth 2013: Task 4 - European Air Traffic in 2035. Brussels: Network Manager nominated by the European Commission. <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/article/content/documents/official-documents/reports/201306-challenges-of-growth-2013-task-4.pdf>
- EUROCONTROL. (2013b). Challenges of Growth 2013: Summary Report. Brussels: Network Manager nominated by the European Commission. <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/reports/201307-challenges-of-growth-summary-report.pdf>
- EUROCONTROL. (2011). Fact Sheet: Single European Sky. Erişim Tarihi: 04 Ekim 2014. <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/2011-ses-factsheet.pdf>
- EUROCONTROL. (2014). EUROCONTROL Tarihi. Erişim Tarihi: 05 Eylül 2014. <https://www.eurocontrol.int/articles/history-0>

- EU-FAA. (2014). 2013 Comparison of Air Traffic Management-Related Operational Performance: U.S./Europe. Eurocontrol on Behalf of the European Union FAA Air Traffic Organization System Operations Services. Haziran 2014. https://www.faa.gov/air_traffic/publications/media/us_eu_comparison_2013.pdf
- EUPR. (2013). European Commission Press Release. Air Traffic Management: Commission launches the deployment of SESAR. 03 Mayıs 2013. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-398_en.htm
- HLG. (2007). Report of High Level Group for the Future European Aviation Regulatory Framework. European Aviation: A Framework for Driving Performance Improvement. Temmuz 2007. http://ec.europa.eu/transport/modes/air/doc/hlg_2007_07_03_report.pdf
- Hülse, R. (2006) Cool Turkey: Solving the Image Problem to Secure EU Membership. Mediterranean Politics. 11:3.
- ICAO. (2001). Air Traffic Services. Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation. Thirteenth Edition, Temmuz 2001. http://mid.gov.kz/images/stories/contents/an11_en.pdf
- ICAO. (2005). Rules of Air. Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation. Tenth Edition, Temmuz 2005. http://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/an02_cons%5B1%5D.pdf
- ICAO. (2007). Doc 4444. Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management. Fifteenth Edition, Haziran 2007. <http://dcaa.trafikstyrelsen.dk:8000/icaodocs/Doc%204444%20-%20Air%20Traffic%20Management/ATM%20%2015%20ed.pdf>
- ICAO. (2010). Aeronautical Information Services. Annex 15 to the Convention on International Civil Aviation. Thirteenth Edition, Temmuz 2010. http://mid.gov.kz/images/stories/contents/an15_en.pdf
- İSO. (2010). UK-Ireland FAB Leads the Way in Implementing Single European Sky. İrlanda Sivil Havacılık Otoritesi. 01 Haziran 2010. <https://www.iaa.ie/news.jsp?i=293>
- Kallas, S. (2012). The Single European Sky: 10 Years on and Still Not Delivering. Single European Sky Conference. Limassol. http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-12-711_en.pdf

- KDK. (2014). Kopenhag Kriterleri. Erişim Tarihi: 15 Aralık 2014. <http://www.ombudsman.gov.tr/contents/files/752d1--Kopenhag-Kriterleri.pdf>.
- Keskin, M.H. (2008). Doğru Sanılan Yanlışlarla Avrupa Birliği. Ankara: Nobel.
- Keskin, M.H. (2012). Tek Avrupa Hava Sahası İnisiyatifinin Türkiye'nin AB Üyeliğine Etkisi. Güvenlik Stratejileri. Yıl: 8, Sayı:16. <http://www.acarindex.com/dosyalar/makale/acarindex-1423902039.pdf>
- Kurumahmut, A. ve Başeren, S. H. (2004). Ege'de Gri Bölgeler: Unutul(may)an Türk Adaları. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Kyrou, D. (2006). A Single Sky over Europe. Logistics & Transport Focus. Chartered Institute of Logistics & Transport. Şubat 2006.
- McInally, J. (2010). EUROCONTROL History Book. Brussels: EUROCONTROL. Aralık 2010. <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/2011-history-book.pdf>
- McMillan, D. (2010). Mind the Gap: Balancing Current and Future Challenges in European Air Traffic Management. Airport Management, Henry Stewart Publications. 1750-1938, April–June 2010. Vol: 4, No. 3, 211–215.
- Redmond, J. (2007). Turkey and the European Union: Troubled European or European Trouble. International Affairs. Vol.83, No.2. s.305-317.
- PRC. (2008). Evaluation of Functional Airspace Block (FAB) Initiatives And Their Contribution to Performance Improvement. EUROCONTROL Performance Review Commission. Ekim 2008. http://ec.europa.eu/transport/modes/air/studies/doc/traffic_management/evaluation_of_fabs_final_report.pdf
- PRC. (2003). A comparison of performance in selected US and European En-route Centres. EUROCONTROL Performance Review Commission. Mayıs 2003. <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/useurope.pdf>
- SES2. (2014). Single European Sky 2+. European Commission. Erişim Tarihi: 10 Aralık 2014. http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/ses2plus_en.html
- SHGM. (2014) Türkiye Yatay Anlaşmayı Parafe Etti. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. Erişim Tarihi: 21 Ekim 2014. <http://web.shgm.gov.tr/tr/haberler/1304-turkiye-yatay-anlasmayi-parafe-etti>

- SHY/65-02. (2014). Hava Trafik Yönetim Hizmetleri İle Bağlantılı Emniyet Hadiselerinin Rapor Edilmesi ve Değerlendirilmesine Dair Yönetmelik. Resmi Gazete Tarihi: 18.06.2014 Resmi Gazete Sayısı: 29034. <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/06/20140618-13.htm>
- SHY-FUA. (2014). Hava Sahasının Esnek Kullanımı Yönetmeliği. Resmi Gazete Tarihi: 18.04.2014 Resmi Gazete Sayısı: 28976. <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/04/20140418-14.htm>
- SHY-Seyrüsefer. (2013). Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcılarının Sertifikalandırılmalarına İlişkin Yönetmelik. Resmi Gazete Tarihi: 11.07.2013 Resmi Gazete Sayısı: 28704. <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/07/20130711-11.htm>
- Tüzük. (2004a). Laying Down The Framework For The Creation Of The Single European Sky. Regulation (EC) No 549/2004 of The European Parliament and of The Council. Revizyon Tarihi: 14 Kasım 2009. <http://skybrary.aero/bookshelf/books/1476.pdf>
- Tüzük. (2004b). The Provision of Air Navigation Services in the Single European Sky. Regulation (EC) No 550/2004 of The European Parliament and of The Council. Revizyon Tarihi: 14 Kasım 2009. <http://skybrary.aero/bookshelf/books/1477.pdf>
- Tüzük. (2004c). The Organisation and Use of the Airspace in the Single European Sky. Regulation (EC) No 551/2004 of The European Parliament and of The Council. Revizyon Tarihi: 14 Kasım 2009. <http://skybrary.aero/bookshelf/books/1478.pdf>
- Tüzük. (2008). Common Rules in The Field of Civil Aviation and Establishing a European Aviation Safety Agency, and Repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC. Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council. 20 Şubat 2008. <http://www.skybrary.aero/bookshelf/books/459.pdf>
- Tüzük. (2009a). Amending Regulations (EC) No 549/2004, (EC) No 550/2004, (EC) No 551/2004 and (EC) No 552/2004 in Order to Improve The Performance and Sustainability Of The European Aviation System. Regulation (EC) No 1070/2009 of The European Parliament and of the Council. 21 Ekim 2009. <http://www.skybrary.aero/bookshelf/books/939.pdf>
- Tüzük. (2009b). Regulation (EC) No 216/2008 in the Field of Aerodromes, Air Traffic Management and Air Navigation Services and Repealing Directive 2006/23/EC. Regulation (EC) No 1108/2009 of The European Parliament and

of the Council. 21 Ekim 2009. <http://www.skybrary.aero/bookshelf/books/940.pdf>

Usul, A.R. (2014). Is There Any Hope on the Revival of EU-Turkey Relations in the “New Era”?, *Turkish Studies*; 15:2,283-302

Yalçın, H. (2015). “Tek Avrupa Hava Sahası, Türkiye’nin Önündeki Engeller ve Çözüm Önerileri” Konulu Görüşme. 27 Nisan 2015. Ankara. (Ek olarak sunulmuştur.)

EKLER

1. Ek-A: Mülakat Soruları	100
2. Ek-B: Mülakatlar	101

Ek-A: Mülakat Soruları

Araştırma kapsamında değişik paydaş gruplarından seçilen temsilciler ile yüz yüze veya e-posta yoluyla mülakatlar yapılmış ve farklı paydaş gruplarından alınan dönütler ile Türkiye'nin TAHS'a katılım imkânı irdelenmeye çalışılmıştır.

Görüşülen sivil havacılık otoriteleri temsilcileri ve yetkilileri aşağıdaki katılımcılardan oluşmaktadır:

- a) Maurizio CASTELLETI, AB Komisyonu DG-MOVE, SES Birim Müdürü
- b) Onur ERTUĞRUL, SHGM, EUROCONTROL Ülke İrtibat Ofisi Temsilcisi
- c) Haydar YALÇIN, SHGM, Genel Müdür Yardımcısı,
- d) Serkan ÇELİK, UDHB, Avrupa Birliği Uzmanı

Kendilerine aşağıdaki sorular yöneltmiş ve belirtilen başlıklar altında söz konusu yetkilerle yapılan görüşmeler sonucunda ulaşılan görüşler tezin konusu çerçevesinde özetlenerek incelenmiştir:

Sizin düşüncenize göre;

- 1) Vatandaşlar için TAHS'ın beklenen gerçek faydaları veya sonuçları nelerdir?
- 2) TAHS projesinde nihai seviye ne olacaktır? Ne zaman "evet başardık!" diyebiliriz?
- 3) Türkiye ve AB Türkiye'nin TAHS'a katılımına ihtiyaç duyuyorlar mı? TAHS'a dâhil olması durumunda Türkiye için faydalar neler olacaktır? Türkiye'nin TAHS'a dâhil olması durumunda AB için faydalar neler olacaktır?
- 4) TAHS ve Türkiye arasındaki gelecek nedir? Türkiye, TAHS için potansiyel bir üye olarak görülebilir mi?
- 5) Türkiye'nin TAHS'a dâhil olması durumunda, Avrupa havacılığı için ana sonuçlar neler olabilir?
- 6) Türkiye'nin TAHS üyesi olabilmesinin önündeki ana engeller nelerdir?
- 7) Bu engeller için olası çözümler nelerdir?

Ek-B: Mülakatlar

Maurizio CASTELLETTI, TAHS Birim Müdürü, AB Komisyonu

Sayın CASTELLETTI ile 03 Aralık 2014 tarihinde Brüksel’de bulunan AB Komisyonu binasındaki ofisinde görüşülmüştür. Görüşmeye AB Komisyonunda uzman olarak geçici görevli EUROCONTROL personeli Dr. Mete ÇELİKTİN’de katılım sağlamıştır. Sayın ÇELİKTİN Türkiye ile ilişkiler konusunda AB Komisyonuna uzman desteği sağlamaktadır.

Öncelikle Sayın CASTELLETTI tarafından, kendisinin Komisyon adına açıklama yapmaya yetkili olmadığı ve yapacağı açıklamaların Komisyonun resmi açıklamaları değil kendi şahsi görüşleri olacağını altı çizilmiştir.

Soru cevap faslında ise, ilk olarak TAHS girişiminin izole bir yapıda değil, havacılık sektörünü güçlendirecek genel politikanın bir parçası olduğu ve temel hedefin yolcular ve eşya için fayda sağlamak olduğu belirtilmiştir. TAHS ile daha kısa rotalar ve uçuş verimliliğinin sağlanacağı hatırlatılarak, CO2 salınımı ve bilet ücretlerinin düşmesini amaçladıkları, birim oranların düşeceği, maliyetlerin sabit kalacağı ve neticede daha az ödeme yapılacağına dikkat çekilmiştir.

TAHS girişiminin sosyal boyutunun hatırlatılması üzerine, sosyal tepkilerin üstesinden gelinmesi zor bir konu olduğu, toplam ANS maliyetlerinin % 60’ının personel kaynaklı olduğu, bu hususun personel birlikleriyle Komisyon arasında gerginlik oluşturduğu ve istihdam konusu halen bir soru işareti olduğu ifade edilmekle birlikte, ATCO sayısında bir sorun bulunmadığı ve destek personeli sayısının azaltılması gerektiğinin altı çizilmiştir.

Diğer taraftan, TAHS ile sektörde tekellerin yıkılacağı, yeni oyuncuların sisteme dahil olmasıyla verimliliğin artacağı, yapılan bazı işler ortadan kalkarken yenilerinin ortaya çıkacağı, ATCO’ların esnek kullanımı kavramının gündeme geleceği, bu konuda MUAC’ın güzel bir örnek olduğu, Birlikler ile müzakere edilerek esnek kullanıma geçildiği ve ATCO’ların daha az zamanda daha çok iş yapmaları sayesinde verimliliğin arttığı bilgisi verilmiştir.

TAHS'ın başarılması bağlamında ise, TAHS tesis edilirken performans bazlı hedefler belirlendiği ve başardık denilmesinin çok zor olduğu, mevzuatın tam olarak nihai aşamayı belirtmediği ve mukayeselerin başarı için önemli olduğuna işaret edilmiştir. Aslında sonu olmayan evrimsel bir yaklaşım izlendiği, sistem tek bir topluluk tarafından yönetilinceye ve iyi işleyinceye kadar devam edileceğinin belirtilmesi üzerine hedefin bir Birlik olup olmadığının sorulması üzerine bunun tam olarak doğru olmayacağı, asıl hedefin Şebeke Yöneticisi altında merkezileştirilmiş ve daha entegre lokal sistemler şeklinde olduğu açıklanmıştır.

Türkiye ile AB arasındaki ilişkiler bağlamında; TAHS'ın bütünsel bir politikanın parçası olduğu, komşu ülkelerin TAHS girişimine katılımlarının hedeflenmekte olduğu, bu yönüyle Türkiye'nin sadece TAHS değil tüm ulaştırma politikası için Komisyonun gündeminde ve hedefinde olduğu vurgulanmıştır. Ayrıca, Türkiye ile AB'nin çok güçlü havacılık ilişkileri ve etkileşimleri olduğu, bu nedenle Türkiye AB üyelik sürecini uygulamaz ve Rusya vb. farklı stratejiler bulmak isterse bu durumdan iki tarafın da olumsuz etkileneceği uyarısında bulunulmuştur.

Türkiye açısından bakıldığında, Türkiye'nin de içerisinde yer aldığı EUROCONTROL'un TAHS sürecini yakından takip ettiği ve katkı sağladığı, Türkiye'nin aynı zamanda NM'nin de bir parçası olduğu, performans ve mevzuat konularında birlikte çalışıldığı ve teknik olarak ise Türk taşıyıcılarının AB'ye sefer düzenlemeleri nedeniyle yoğun bir birliktelik ve uyum olduğu hatırlatılmıştır.

AB açısından ise; Türkiye'nin havacılığı hızla gelişen ve büyük bir oyuncu haline gelmekte olan bir ülke olarak AB havacılık politikasının önemli bir parçası olduğu ve iki taraf arasında hava yollarının önemli işbirlikleri bulunduğu hatırlatılmıştır.

TAHS'a katılım sağlamanın mevzuatı uygulamayı gerektirdiği, teknik olarak Türkiye'nin AB sistemine çok yakın olduğu, bu nedenle AB'nin Türkiye'yi TAHS'a dâhil etmek için hazır olduğu, ancak ana sorunun karar mekanizmalarına nasıl dahil edeceği olduğuna dikkat çekilmiştir. Bu hususta ilave olarak, AB içerisindeki kuralların Brüksel'de belirlendiği, belirlenen kuralların ülkeler tarafından uygulanmak zorunda olduğu, bunun Türkiye açısından bu aşamada bir sorun olabileceği, ancak Türkiye'nin bu mekanizmaya dâhil edilmesi gerektiği ve bu süreçte kilidin kapsamlı anlaşma olduğu vurgulanmıştır. Ayrıca, Kıbrıs'ın ana sorun ve çok politik olduğu, bu hususun bazı ülkeler tarafından ön şart olarak konulabileceği, ancak anlaşma için

müzakerelerin başlatılması kararı bulunduğu ve nihayetinin ise şu an bilinemeyeceğine dikkat çekilmiştir.

Türkiye'nin SSC'ye katılımı konusundaki engelin ne olduğunun sorulması üzerine; NM konularında Türkiye'nin davet edilmekte olduğu, asıl sorunun arada köprü kuran bir anlaşma bulunmaması olduğu, Fas örneğinde olduğu üzere bir anlaşma akdedilerek bir denge kurulması gerektiğine işaret edilmiştir. Yine aynı konuda, müzakere eden ülkelerin katılımı için birilerinin talimat vermesi gerektiği, Türkiye'nin de mevzuatı uygulamaya yönelik bir taahhüdü olması durumunda Komisyon tarafından verilecek olan bir talimat ile katılabileceği, İzlanda, Norveç, İsviçre, Lihtenştayn ve Fas'ın ikili anlaşmalar yoluyla SSC'ye katılım sağladıkları belirtilmiştir.

Yine bir soru üzerine SSC toplantılarına katılım açısından oy hakkı ile gözlemcinin farkı bulunmadığı ve tüm tartışmalara katılım sağlayabildikleri bilgisi verilmiştir. Türkiye'nin TAHS üyesi olabilmesinin önündeki ana hatta tek engelin, siyasi bir mesele olan Kıbrıs sorunu olduğu ifade edilmiştir.

Çözüme yönelik adım olarak ise; Türkiye'nin kapsamlı anlaşmaya hazır olduğunu belirtmesi durumunda müzakerelerin başlatılabileceği, ne var ki, GKRY ile Yunanistan'ın Türkiye konusunda hassas oldukları ve bazı güvenceler isteyebilecekleri dile getirilmiştir. Cebelitarık örneğinin bu anlaşmada kullanılabileceği, " tarafların siyasi tutumlarına halel getirmeksizin" benzeri bir ifadenin kullanılabileceği, ancak arada bir fark bulunduğu, İspanya ile Birleşik Krallık Çerçeve Tüzük yayınlanması aşamasında Birliğin üyesi oldukları, Türkiye'nin ise Birlik üyesi olmaması nedeniyle bu konuda dezavantajlı olduğu açıklanmıştır.

Her şeye rağmen, Kıbrıs sorununa teknik bir çözüm bulunması gerektiği, bölgede bir emniyet meselesi olduğu ve bir gün kaza olursa çok zor bir durum oluşacağı vurgulanmıştır. Türkiye'nin BlueMed FAB'a katılımı ile belki çözüm bulunabileceği, bu girişimde İtalya'nın lider konumunda olduğu ve Türkiye'nin sıcak ilişkiler içerisinde olduğu İtalya ile görüşmenin önemli olduğuna işaret edilmiştir.

Bunun yanında, Yunanistan ile Türkiye arasında ciddi bir ATS potansiyeli bulunduğu, Körfez ülkelerinin son yıllarda havacılık alanında sergiledikleri agresif yaklaşımın AB-Türkiye birlikteliği ile kırılabileceği ve bunun pan-Avrupa bölgesini geliştirmek için önemli olduğu açıklanmıştır.

Diğer taraftan, teknik seviyede Yunanistan ile Türkiye'nin çalışabilecekleri ve özellikle Performans amaçlı olması durumunda bunun mümkün olabileceğine vurgu yapılmıştır. Bunun yanında, AB Komisyonunun Ekonomi gibi çeşitli alanlarda Yunanistan'a baskı yapmakta olduğu ve teknik gerekçe olursa havacılık alanında da AB'nin aktif bir rol oynayabileceği, ayrıca havayollarının baskılarının da önemli olabileceği ve Kıbrıs Havayolunun da baskı yapabileceğine değinilmiştir.

Nihayetinde, Türkiye - AB havacılık diyalogunun devam edeceği, Komisyonun AB üyesi olmayan, Çin, Körfez Ülkeleri ve Türkiye gibi ülkelere yönelik yeni bir stratejisi olduğu ve Komisyon'un EASA temel tüzüğü madde kapsamındaki bir emniyet anlaşmasından ziyade öncelikli olarak kapsamlı bir havacılık anlaşması yapmak arzusunda olduğu açıklanmıştır. Bu konu ile ilgili olarak, Yatay Anlaşma'nın Türkiye tarafından imzalanmamış olmasının süreci bloke edip etmeyeceğinin tartışıldığı ve bu konunun bir ön şart olabileceği belirtilmiştir. SESAR, NM, Türkiye isterse gönüllülük esasına göre Performans, FAB oluşumları ve teknik uyum gibi tüm konulara birlikte başlamanın en uygun yaklaşım olacağı ve bunların her iki tarafı kapsamlı anlaşmaya hazırlayacağına dikkat çekilmiştir. Bu kapsamda, başta İtalya olmak üzere komşularla çalışılabileceği önerilmiştir.

Sonuç olarak TAHS'ın önemli bir unsuru olan SSC'ye katılım konusunda Türkiye'nin sarı ışıkta olduğu ve ilk adım olarak belirtilen maddelerde ortak çalışmaların başlatılabileceği ifade edilmiştir. Çözüm adına ise bir kampanya başlatılmasının ve bu kampanya çerçevesinde SHGM, Bakan, ANSP ve Büyükelçi vb. üst düzey tüm kademeler üzerinden diyalog konusunda Komisyon'un zorlanmasının yararlı olacağına dikkat çekilmiştir. Bu vesile ile görüşmeye hazırız mesajı verilmesi sonrasında ilerleyen adımların daha kolay olacağı önerilmiş ve EUROCONTROL vs. aracilar ile sonuca ulaşılamayacağı uyarısında bulunulmuştur.

Onur ERTUĞRUL, EUROCONTROL Ülke İrtibat Ofisi Temsilcisi, SHGM

Türkiye'nin EUROCONTROL bünyesindeki Ülke İrtibat Ofisi (SLO) temsilcisi Sayın ERTUĞRUL ile 09 Nisan 2015 tarihinde Brüksel'de bulunan EUROCONTROL Genel Merkezi'ndeki ofisinde görüşülmüştür.

Sorulara verilen cevaplar bağlamında öncelikle, TAHS'ın Avrupa'nın çok parçalı olan ATM yapısını birleştirerek maliyet etkin bir yapıya kavuşmayı, gecikmeleri azaltmayı ve çevreye zararı en aza indirmeyi amaçladığına dikkat çekilmiştir. Dolayısıyla, vatandaşlar için TAHS'ın faydaları, öncelikle uçuşlardaki gecikmelerin azalması, uçuş yollarının kısalmasına bağlı olarak yakıt tüketiminin azalması ve bunun da uçak biletlerine olumlu olarak yansıtılabilecek olması ve yine daha az yakıt tüketimine bağlı olarak daha temiz bir havayı soluyacak olmalarına işaret edilmiştir. Ayrıca, geliştirilen teknolojilere bağlı olarak daha emniyetli şartlarda seyahat edilebilecek olması da eklenmiştir.

TAHS Projesinin nihai aşamasının müşteri memnuniyeti olarak tarif edilebileceği ifade edilmiş ve ne zaman ki insanları zamanında, daha ucuz ve emniyetli bir şekilde evlerine ulaştırabilecek bir hava taşımacılık sistemi tesis edilebilirse o zaman işte şimdi başardık denilebileceği belirtilmiştir. Yine de, insanoğlunun beklenti ve hayallerinin sonsuz olduğu düşünüldüğünde bu başarının kolay olmayacağına da dikkat çekilmiştir.

Türkiye'nin ve AB'nin birbirine ihtiyacına ilişkin soruların birbiriyle yakından ilintili olduklarından bahisle açıklamalara başlanılmıştır. Yaklaşık son 10 yılın uçuş trafiği raporlarına da yansıdığı üzere Türkiye'de uçuş trafiğinin Avrupa seviyelerinin çok üzerinde olarak hızla artmakta olduğu ve bunun altında yatan sebepler arasında uygulanan politikaların ve Türkiye'nin coğrafi konumunun bir avantaj olarak kullanılmasının önemli bir rol oynamakta olduğu hatırlatılmıştır. Bunun yanında, Türkiye'nin 3 kıtanın kesiştiği bir noktada bulunduğu ve dünyanın en çok noktasına uçuşunda yine Türkiye'den gerçekleştirilmekte olduğuna işaret edilmiştir. Ayrıca, Türkiye'nin EUROCONTROL raporlarına da yansıyan ve uçuş trafiği hızla artan Güney Asya'ya en yakın Avrupa ülkesi olduğu da vurgulanmıştır. Dolayısıyla, Türkiye'nin TAHS'a entegre olduğu zaman hem yeni teknolojilerle tanışarak saha içinde kalmış olacağı hem de yeni geliştirilen TAHS mevzuatına uyumla daha emniyetli bir havacılığa sahip olabileceğine işaret edilmiştir. Böyle bir bütünleşmenin AB'ne faydası olarak ise, uyumlaştırılmış hava sahasının artmasıyla

uçuşların çok daha maliyet-etkin bir yapıya kavuşacak olması, geliştirdikleri teknoloji ve projeler için yeni ve geniş bir pazara kavuşacak olmaları ve AB mevzuatını uygulayan bir ülke ile çok daha etkili ve emniyetli bir havacılık gerçekleştirebilecek olmaları sayılmıştır. Diğer taraftan, yeni teknolojiler ve avantajlı coğrafi konum bir araya geldiği zaman önemli bir sinerjinin ortaya çıkacağına altı çizilmiştir.

“TAHS ve Türkiye arasındaki gelecek nedir? Türkiye, TAHS için potansiyel bir üye olarak görülebilir mi?” sorusu karşısında, TAHS ve teknolojik ayağı olan SESAR projesinde önemli bir yol kat edildiği ve konuşlandırma safhasına geçilmiş durumda olduğu, buna karşılık TAHS’ın bir AB projesi olması ve Türkiye’nin henüz Birlik üyesi olmaması sebebiyle şu ana kadar istenilen oranda projeye dâhil olamadığına değinilmiştir. Özellikle SESAR bağlamında, Konuşlandırma safhasının aktörlerinin belirlenmiş olduğu, halen katılım imkânı bulunduğu ancak bunun ilave maliyet ve kazanım haklarından ana aktörler kadar faydalanamama durumunu ortaya çıkaracağına işaret edilmiştir. Sonuçta ilk gelenin koltuğu kapacağına ve sonradan gelenlerin koltuğun sahibi izin verdiği takdirde ve onun istediği kadar koltukta yer bulabileceklerine dikkat çekilmiştir. Ancak, yine de kendisinin bu durumda dahi çok fazla karamsar olmadığı ve Türk endüstrisinin kesin karar verip projede yer almaya evet demeleri durumunda yine de bir takım faydalar sağlanabileceği belirtilmiştir. Benzer görüşlerin TAHS’a katılım açısından da geçerli olduğu ve önemli olan unsurun karşılıklı istemek olduğuna atıfta bulunulmuştur.

Türkiye’nin TAHS’a katılımının Avrupa havacılığı için ana sonuçları bağlamında ise; Türkiye’nin TAHS’a entegrasyonu ile AB havacılığının daha büyük bir coğrafyada kendi mevzuatlarını yaşatma imkânı bulacağı, üretilen teknolojilerin tüketileceği bir pazar alanı açılmış olacağı, yavaşlayan Avrupa uçuş trafiğine dinamik bir ülke katılmış olacağı ve cazibesini devam ettirerek küresel bir aktör olmaya devam edebileceği ifade edilmiştir.

Türkiye’nin TAHS üyesi olabilmesinin önündeki ana engelin paydaşlar arasındaki kararsızlık ve belirsizlikler ön plana çıkartılmıştır. TAHS bağlamında her iki taraftaki bazı paydaşların aşırı korumacı ve engelleyici tutumlarının süreci zora soktuğuna işaret edilmiştir. Bunlar arasında GKRY ve Yunanistan’ın etkisiyle pasif davranan AB Komisyonu temsilcileri yanında Sivil ve Asker Türk temsilciler zikredilmiştir. Bunun yanında, SESAR’a katılım açısından ise Türk endüstrisinin

kararsız kalıp kesin bir karar verilemeyişinin sürece katılımı olumsuz etkilediğine değinilmiştir. SESAR'ın bir AB projesi olması dolayısıyla AB mevzuatının uygulanmak zorunda olması henüz AB üyesi olmayan bir ülkeden götüreceği şeyler olabilir mi endişesinin yaşanması, AB üyesi 28 ülkenin menfaatlerinin AB üyesi olmayan bir paydaşa karşı acaba öncelikli mi gözetilir düşüncesinin zihinlerde yer alması gibi unsurların bu kararsızlığı tetiklediğine dikkat çekilmiştir.

Süreçteki zorluklar karşısındaki olası çözümler kapsamında, son gelişmeler sonrasında karar alma ve etkinlik bakımından EASA ve EDA gibi AB kurumlarının Avrupa havacılığında ön plana çıkmakta olduğuna dikkat çekilmiş ve Türkiye'nin kararını vererek AB ve dolayısıyla EASA ile işbirliğine gitmek için yollar araması gerektiği vurgulanmıştır. Öte yandan, belki bir önceki cümleye zıt gibi görünebilecek şekilde AB'nin kendi içinde tek bir ses olduğunun söylenemeyeceği, bazı AB ülkelerinin her şeyin üstünde AB hâkimiyetinin olmasını istememekte ve politikalarını bu yönde geliştirmekte olduklarına değinilmiştir. Türkiye'nin bu ülkelerin de desteğini alarak EUROCONTROL'ün haklarını savunmaya ama aynı zamanda da EASA ile ilişkileri geliştirmeye devam edebileceği belirtilmiştir. Bu ikisinin işbirliği ile çözüldüğü zaman Türkiye'nin TAHS'a katılmasının önündeki engellerin de kalkmış olacağı savunulmuştur.

Haydar YALÇIN, Genel Müdür Yardımcısı ve EUROCONTROL Geçici
Konsey Başkanı, SHGM

Sayın Haydar YALÇIN ile 27 Nisan 2015 tarihinde Ankara'da bulunan Sivil
Havacılık Genel Müdürlüğü binasındaki makamında görüşülmüştür.

Mülakat kapsamında ilk olarak TAHS projesinin Avrupa hava taşımacılığında
yaşanan gecikmelere ve kapasite sorunlarına bir çözüm olarak ortaya konulması
nedeniyle öncelikle vatandaşlar için daha ucuz, hızlı ve gecikmesiz bir ulaşım imkânı
sağlayacağı hatırlatılmıştır. Dolayısıyla asıl çıktılarının maliyet ve zaman olarak ortaya
konulacağına dikkat çekilmiştir. Bunun yanında, uçuş emniyetinin artırılması ve daha
temiz bir ortamda yaşamayı sağlayacak şekilde çevresel etkinin azaltılmasının da
küçümsenemeyecek sonuçlar arasında yer almakta olduğu ifade edilmiştir.

TAHS'ın başarılması bağlamında ise, projenin ortaya çıkışında FAA ile
yapılan mukayesenin etkisi olduğu ve hava trafiğinin tek merkezden yönetilmesi
arzusu göz önünde bulundurulduğunda, FAB'ların tesisi hedefinin başarılması ve
buna bağlı olarak performansın ABD ile eş değer bir seviyeye gelmesinin sağlanması
ile projenin başarılı olduğunun varsayılabilmesine değinilmiştir. Yine de, TAHS için
bir son tarih veya sonuç belirlemenin pek mümkün görünmediği, her ne kadar şu ana
kadar atılan adımlar bir program olarak yürütülse dahi, TAHS'ı yalnızca bir proje
veya program olarak görmenin çok doğru olmayacağına dikkat çekilmiştir. Bunun
yanında, TAHS'ı bir fikri yaklaşım veya felsefe olarak görmek gerektiği ve gelecekte
başka benzer programların da ortaya konulabileceği belirtilmiş ve bu nedenle,
başardık demenin çok zor olacağına ve her zaman için ileri bir adım olacağına işaret
edilmiştir. Netice itibarı ile, Avrupa ATM sisteminin performansının sürekli
iyileştirilmesi ve üst düzeyde tutulması hedefinin her zaman korunacağı ve ilerleyen
süreçte farklı isimlerde girişimler olabileceği ancak temel yaklaşımın sürdürüleceğini
beklediği ifade edilmiştir.

Tarafların birbirine ihtiyacı bağlamında, Türkiye ve AB her ne kadar tam
olarak bütünleşemeseler dahi, konumları gereği birbirlerinden ayrılmalarının
mümkün olmadığı vurgulanmıştır. Bu genel çerçevenin yansımalarının havacılık
alanında da görülmekte olduğu, Türk taşıyıcılarının operasyonlarının önemli
kısmının AB ülkelerine gerçekleştirilmekte olduğu, bunun yanında ATM
Şebekesinin yapısı ve Türkiye'nin konumu itibarı ile de Avrupa hava trafiğinin
önemli bir bölümünün Asya ve Körfez ülkelerine geçişte Türk hava sahasını

kullanmakta oldukları hatırlatılmıştır. Bu nedenle, TAHS kapsamında bütünleşmenin kesinlikle iki taraf için de yararlı olacağı savunulmuştur. Bunun yanında, Türk hava sahasının genişliği ve doğu ile batı arasında bir köprü vazifesi görmesinin Türkiye'nin TAHS açısından önemini net bir şekilde ortaya koymakta olduğu, ancak, bunun da tek başına yeterli olamayacağını düşünmekte olduğu ifade edilmiştir. TAHS'ın gerçek anlamda başarıya ulaşabilmesi için pan-Avrupa çapında ele alınarak, 44 ECAC ülkesinin dâhil edilmesi gerektiğine inanmakta olduğu ve Havacılık alanında AB sistemine entegre olan 31 ülkeye ilave olarak diğer 13 ECAC üyesi ülkenin de katılmasıyla TAHS'ın gerçek anlamda başarılacağı vurgulanmıştır.

Bu noktada, AB'ne aday ülke konumundaki Türkiye ile AB'nin her alanda olduğu üzere TAHS konusunda da bir işbirliği ve yakınlaşmaya gitmelerinin iki tarafın da menfaatine olacağı, dolayısıyla, Türkiye'nin TAHS'a katılmaya doğal bir aday olduğunun söylenebileceği ifade edilmiştir. Ancak, bunun için öncelikli olarak bir anlaşma akdedilmesi gerekeceği ve bu anlaşmanın nasıl, hangi şartlarda ve ne zaman akdedileceği gibi soruların cevaplarının Türkiye ile TAHS'ın geleceği bağlamındaki sorunun da cevabı olacağına işaret edilmiştir. Diğer taraftan, henüz Yatay anlaşmanın imzalanmamış olduğu ve Kıbrıs'taki müzakerelerde somut bir sonuç alınmadığı gibi etkenler göz önünde bulundurulduğunda Yunanistan ve GKRY'nin böyle bir anlaşmayı veto etmelerini sürpriz olmayacağı hatırlatılmıştır.

Türkiye'nin TAHS'a katılımının pan-Avrupa bütünleşmesi yolunda çok önemli bir adım olacağı, böyle bir durumun her şeyden önce Türkiye'nin AB üyelik serüveni açısından büyük bir aşama olacağı ve Türkiye'nin bir taraftan TAHS mevzuat sürecine dâhil olurken diğer taraftan AB havacılık sistemine dahil olacağı belirtilmiştir.

TAHS açısından ise öncelikle, böyle bir katılım ile TAHS alanının önemli bir şekilde büyüyeceği, ATFM açısından önemli bir kazanım sağlanacağı ve böylelikle gerçek bir pan-Avrupa yaklaşımının başarılabilmesi adına önemli bir kazanım elde edileceği açıklanmıştır.

Diğer taraftan, kültürel ve sosyal bağları nedeniyle yakın ilişkileri bulunan başta Orta Asya olmak üzere birçok ülke ve bölgeye yönelik Türkiye'nin önemli bir köprü vazifesi görebileceğinin de göz ardı edilmemesi gerektiğine değinilmiştir. Bu vesile ile Avrupa'nın komşu bölgelerine de TAHS prensiplerinin kolaylıkla ihraç edilebileceğine dikkat çekilmiştir.

Türkiye'nin TAHS üyesi olmasının önündeki engeller bağlamında, öncelikle AB mevzuatının Türkiye'de otomatik olarak yürürlüğe girme zorunluluğunun temel engel olduğuna dikkat çekilmiştir. Bunun yanında yetki devrinin de önemli bir engel olduğunun altı çizilmiştir. Bu başarılmış olsa dahi AB'nin Türkiye ile tam entegrasyon isteyip istemediğinden emin olmadığı ifade edilmiştir.

Diğer taraftan, AB Komisyonu'nun ve genel olarak AB'nin Türkiye'ye karşı takınmış olduğu adil olmayan tutum ve buna bağlı olarak ortaya çıkan güvensizliğin de önemli bir engel olabileceğine işaret edilmiştir. Son bir husus olarak ise, tarihi geçmişi olan ve çok uzun yıllardır Türkiye'nin gündemini meşgul eden Yunanistan ve GKRY ile yaşanan ihtilafların da her an süreci olumsuz etkileyecek potansiyele sahip olduğu vurgulanmıştır.

Sürecin önündeki engellerin aşılması adına öncelikle siyasi kararlılığın önemli olduğu vurgulanmıştır. Öncelikle, Türk hükümetinin AB'ye uyum konusundaki kararlılık düzeyinin belirleyici olacağı ve böyle bir kararlılığın Türkiye açısından birçok sorunun çözülmesine katkı sağlayabileceği belirtilmiştir. Buna karşılık Kıbrıs ve Ege sorunlarının Türkiye'nin karşısına siyasi engeller olarak çıkartılabileceğine dikkat çekilmiştir.

Türk ve AB üst düzey karar mercilerinin karşılıklı olarak kararlılık ortaya koymaları durumunda teknik olarak ilerlemenin çok daha kolay olacağına değinilmiştir. Ancak, bunun için tarafların teknik çözüm ifadesinden ne anladıkları konusunda mutabakata varmaları gerektiğine işaret edilmiştir. Aksi takdirde aradaki sorunların doğası gereği teknik ve siyasi kavramlarının birbirine karışacağı ve taraflardan birinin teknik olarak algıladığı bir hususun diğer tarafça siyasi olarak görülebileceği uyarısında bulunulmuştur.

Sonuç olarak, tarafların gerçekten bu birlikteliği istemeleri durumunda Türkiye'nin TAHS'a katılabileceği ve bunun başarılabilmesi durumunda tüm Avrupa'nın önemli bir kazanım elde edeceği vurgulanmıştır.

Serkan ÇELİK, Avrupa Birliği Uzmanı, UDHB

UDHB Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü'nde Avrupa Birliği Uzmanı olan Sayın Serkan ÇELİK ile 28 Nisan 2015 tarihinde önce e-posta akabinde telekonferans yoluyla görüşülmüştür.

Sorulara verilen cevaplar bağlamında öncelikle, TAHS'ın Avrupa'nın çok parçalı ATM yapısından kaynaklanan verimsizliği gidermeye yönelik bir girişim olduğu, TAHS sayesinde sağlanacak bütünleşme ile uçuş rotalarının kısılacağı, bunun ile karbon gazı emisyonlarının azalacağı, yakıt maliyetlerindeki azalışın ise bilet fiyatlarında ucuzlama şeklinde bir yansımasının olmasının beklendiği ifade edilmiştir.

“Tek Avrupa Pazarı” ile yerdeki sınırları, ”Ekonomik ve Parasal Birlik” ile ekonomik sınırları ortadan kaldıran AB için TAHS'ın havadaki sınırların da ortadan kaldırılması yaklaşımını simgelediği, bu bağlamda Avrupa Hava Trafikinin tek bir merkezden ve ulusal sınırlardan tamamen arındırılmış biçimde yönetilebilmesi mümkün olduğunda bir başarıdan söz edilebileceğine vurgu yapılmıştır.

Türk taşıyıcıların uluslararası trafiğinin yarısından fazlasının doğrudan AB üyesi ülkelere gerçekleşmekte olduğu, AB'li taşıyıcıların da doğu yönlü seferlerinin önemli bir kısmında Türk hava sahasını kullanmakta oldukları ve yalnızca bu rakamların bile iki tarafın birbirine olan ihtiyaçları ile karşılıklı bağımlılıklarını göz önüne sermesi bakımından son derece çarpıcı olduğuna dikkat çekilmiştir. Bununla birlikte, ATM sistemlerinin modernizasyonu için yoğun çaba gösteren ve büyük bir bütçe ayıran Türkiye'nin hava sahasının genişliği ve teknik imkânları da göz önünde bulundurulduğunda TAHS'a dâhil olması durumunda bundan daha fazla kazançlı çıkacak olan tarafın AB tarafı olacağına işaret edilmiştir.

TAHS ve Türkiye arasındaki gelecek nedir sorusu karşısında ise; Türkiye'nin TAHS'a üyeliğinin teknik bir konu olmaktan ziyade siyasi bir konu olduğu ve EUROCONTROL'ün aktif bir üyesi olarak her platformda katkı sağlayan Türkiye'nin TAHS'a katılımında teknik olarak bir sorun olmayacağını düşünülmemekte olduğu ifade edilmiştir. Bununla birlikte, AB'nin bazı üye ülkelerinin konuyu siyasi olarak bloke ettiğine dikkat çekilerek, AB'nin Türkiye'nin TAHS'a dahil edilmesi ile ilgili iyi niyet göstergesi olarak konuya ilişkin üyelerinin siyasi blokajını aşması ve ilgili üyelerine baskı yapmasının şart olduğuna işaret edilmiştir.

TAHS'ın gerçek anlamda başarıya ulaşabilmesi için pan-Avrupa çapında ele alınarak, tüm Avrupa ülkelerinin sürece dâhil edilmeleri gerektiği, bu noktada AB'nin tek taraflı ve dışlayıcı yaklaşımlardan vazgeçerek Pan-Avrupa yaklaşımına uygun ve kapsayıcı bir tavır benimsemesinin önem arz etmekte olduğu vurgulanmıştır. Bunun yanında, Pan-Avrupa yaklaşımının hayata geçirilebilmesinde en önemli aktör de gerek hava sahası büyüklüğü, gerek hava trafik rakamları gerekse de teknik imkân ve kabiliyetleri ile Türkiye olduğunun altı çizilmiştir. Bu noktadan hareketle, Türkiye'nin üyeliği TAHS'ın nihai hedefine ulaşabilmesi ve tüm Avrupa hava sahasının çok parçalılıktan kurtulabilmesinde son derece önemli olduğu ifade edilmiştir.

Türkiye'nin TAHS'a üyeliği konusunda teknik açıdan önemli bir engel görülmediği, bununla birlikte, Türkiye'nin TAHS'a dâhil olmasının şartlarının önem arz ettiği, Türkiye'nin TAHS'ın karar alma mekanizmalarına dâhil edilmeden TAHS'ta yer almasının düşünülemeyeceği ve karar alma mekanizmalarına dâhil olması konusunda ise bazı AB üyelerinin yaklaşımının olumlu olmayacağı ifade edilmiştir.

Ayrıca, Kıbrıs sorunundan kaynaklanan sebeplerin Türkiye'nin TAHS'a katılımı konusunda en önemli engeli oluşturacağı, Türkiye'nin teknik çözüm için tüm çabalarının GKRY tarafından siyasi nedenlerle anında reddedilmesi ve buna rağmen AB'nin adil olmayan bir yaklaşımla GKRY yerine Türkiye üzerinde baskı kurma çabaları ve KKTC'nin varlığını inkâr eden yaklaşımının TAHS ve diğer tüm havacılık konularında çözümü neredeyse imkânsız hale getirmekte olduğuna değinilmiştir.

Türkiye'nin TAHS'a üyeliği konusunda temel sorunun siyasi olduğu gerçeği kabul edildiğinde sorunun ancak ve ancak AB tarafının Türkiye'nin teknik çözüm yönündeki iradesine destek vermesi ve GKRY'ye gerekli baskıyı kurması ile mümkün olabileceğinin düşünülmekte olduğu ifade edilmiştir.

AB tarafının objektiflikten uzak bir biçimde, Türkiye ve KKTC'nin tüm çabalarını göz ardı ederek Türkiye'ye baskı yapmaya çalışmasının GKRY'nin uzlaşmaz tutumunu sürdürmesine neden olduğu ve Türk tarafının teknik çözüm için siyasi iradelerini ortaya koydukları ortada olduğu vurgulanmıştır. Bu çerçevede, Türkiye'nin TAHS'a ve AB havacılık yapılarına entegrasyonunun sağlanabilmesi ve AB'nin TAHS girişiminden beklediği maksimum faydayı alabilmesi için iyi niyetini

ve siyasi iradesini ortaya koyarak GKRY'yi çözüme zorlamasının tek çare olarak görülmekte olduğu belirtilmiştir.

Türkiye ve KKTC'nin, BM çatısı altında sürdürülen görüşmelerde tarafların iddialarına hanel getirmeksizin teknik bir çözümün mümkün olabileceğini önerdikleri teknik çözümler ile defaatle kanıtladıkları ancak söz konusu teknik çözüm önerilerinin GKRY tarafından incelenmeden siyasi gerekçelerle derhal reddedilmiş olduğu hatırlatılmıştır.

Olası çözüm önerileri bağlamında ise, Türkiye ile EASA arasında EASA Temel Tüzüğü'nün 66. maddesi uyarınca yapılacak bir Emniyet anlaşmasının Türkiye'nin tüm AB havacılık yapılarına olduğu gibi TAHS'a entegrasyonu açısından da kolaylaştırıcı bir rol oynayabileceği önerilmiş, ancak bunun mümkün olabilmesi için tarafların ortaya irade koyabilmelerinin önemine dikkat çekilmiştir. Bunun yanında, Türkiye'nin söz konusu iradeyi defaten ortaya koyduğu düşünüldüğünde bu konuda AB tarafının gerçek niyetini ve iradesini açıkça ortaya koyması gerektiği açıklanmıştır.

Bunun yanında, Türkiye'nin TAHS'a katılımı için koruyucu maddelerin uygulanması ya da farklı uygun yazımlar bulunarak bir anlaşmaya gidilmesinin de mümkün olabileceği ifade edilmiştir. Ancak ortaya konulacak olan öneriler açısından, Türkiye'nin karar mekanizmalarında yer almadığı ve üyeleri ile sorunlar yaşadığı bir oluşuma katılmasının düşünülemeyeceği uyarısında bulunulmuştur.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Ufuk Erol
Uyruğu : T.C.
Doğum Yeri ve Tarihi : Giresun - 28.08.1977
Medeni Hali : Evli
Adres : GMK Bulvarı 128/A Maltepe - ANKARA
E-Posta Adresi : ufukerol@gmail.com
Telefon : +90 505 343 37 72

EĞİTİM

Lise : Giresun Hamdi Bozbağ Anadolu Lisesi - 1994
Lisans : Eskişehir Osmangazi Üniversitesi - 2000
Yüksek Lisans : Türk Hava Kurumu Üniversitesi - 2015

MESLEKİ DENEYİM

2002 - 2009 : Sivil Havacılık Genel Müdürlüğu - Mühendis
2009 - Halen : Sivil Havacılık Genel Müdürlüğu - Müdür V.

YABANCI DİL

İngilizce