

Tek Avrupa Hava Sahası İnisiyatifinin Türkiye'nin AB Üyeliğine Etkisi

The Effects of the Single European Sky Initiative
on the Accession Process of Turkey to EU

M. Hakan KESKİN*

Öz

Hava yolu pazarının her geçen gün giderek artan sorunlarına etkin çözümler üretemeyen Topluluk, hava yolu taşımacılığında daha şimdiden kayda değer gecikmeler ve tıkanıklıklarla baş etmek zorunda kalmaktadır. Havacılık sektörünün, önümüzdeki yıllarda giderek çözümü daha güçleşen sorunlarına yönelik olarak, 1990'ların ilk yıllarında geliştirdiği en kapsamlı çözüm Tek Avrupa Hava Sahası inisiyatifidir. Bu çalışmada; Avrupa hava pazarının dinamikleri ışığında, önce havacılık sektörünün yapı sökümü yapılmış, ardından Tek Avrupa Hava Sahası inisiyatifinin detayları ve Türkiye'nin AB üyeliğine etkisi analiz edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Tek Avrupa Hava Sahası, Avrupa Hava Pazarı, Hava Taşımacılığı, SESAR, Türkiye'nin AB üyeliği.

Abstract

The Community, which cannot produce effective solutions to the problems that are growing with each passing day, has to cope with considerable congestions and delays. Problems of a higher proportion

* Yrd.Doç.Dr., Türk Hava Kurumu Üniversitesi, İşletme Fakültesi, Lojistik Yönetimi Bölüm Başkanı, E-posta: mhkeskin@yahoo.com.

of the aviation sector will be more difficult to solve in the coming years. For this reason, The Single European Sky initiative, which is the most comprehensive has launched in the early 1990s. In the light of the dynamics of the European air market, firstly, the dismantling of the structure of the aviation industry has been made, and then the details of the Single European Sky initiative and its effect to Turkey's membership have been given.

Keywords: *Single European Sky, European aviation market, Air transport, SESAR, Turkey's accession.*

Giriş

Havacılık sektörü; 400'den fazla havalimanı, 60'tan fazla hava trafik hizmet sağlayıcısı ve 150'den fazla hava yolu şirketi ile Avrupa ekonomisine 140 milyar Euro katkı sağlamanın yanı sıra, 3 milyondan fazla istihdam yaratma potansiyeli ile Topluluk için önemli bir sektördür. Sadece bir yılda, Avrupa havalimanlarını yaklaşık 800 milyon yolcu kullanmıştır. 2007 yılında başlayan ve etkileri hâlâ süren küresel ekonomik krizde en çok zarar eden şirketlerin başında havacılık işletmeleri gelmektedir. Hava yolu işletmelerinin 2008 yılını 16,8 milyar dolar, 2009 yılını ise 11 milyar dolar zararlarla kapatmalarına rağmen¹ havacılık sektörünün eskiye oranla daha hızlı bir şekilde büyümeye devam etmesi dikkat çekmektedir.

Avrupa için ekonomik açıdan bu denli önemli olmasına karşın², en hızlı gelişen ulaştırma modu olan hava yolu taşımacılığının giderek artan sorunlarına Topluluk aynı hızla çözüm üretememiştir. 150 hava yolu şirketi ve yıllık 9,5 milyon uçuş sayısı ile dünyanın en yoğun hava

¹ David Mcmillan, "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 p. 211.

² Frank Bruinsma, Piet Tierveld, Martijn Brons, "Comparative Study of Hub Airports in Europa: Ticket Prices, Travel Time and Rescheduling Costs" *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 2000, Vol: 91, No. 3, p. 278.

trafiğine sahip Avrupa'da³ bazı bölgelerde sıkışıklıktan dolayı trafiğin durma noktasına gelmesi modern zamanların en büyük krizlerinden birisi olarak ifade edilmektedir.⁴

Geleneksel olarak, diğer sektörlere göre daha yüksek oranda hukuki düzenlemeye tabi olan sektörün, Avrupa'da önümüzdeki yıllarda giderek çözümü güçleşen sorunlar yaratacağı öngörülmektedir. Bu çalışmada; Avrupa hava pazarının dinamikleri ışığında önce havacılık sektörünün yapı sökümlü yapılmış, ardından Topluluğun havacılık alanında yaşadığı sorunları çözmek için geliştirdiği Tek Avrupa Sahası inisiyatifinin detayları hukuki alt yapısı ile birlikte verilmiştir. Literatürde görülen boşluğun doldurulmasına katkı sağlamayı hedefleyen bu makale ile giderek yoğunlaşan hava trafiği sorununa, Topluluğun geliştirdiği çözüm önerilerinin hukuki altyapısı ve çözüm olma yetisi tespit edilmeye çalışılmıştır.

Avrupa Hava Pazarı

1957 Martında kurulan Topluluk,⁵ gümrük birliğini öngörülen süreden önce 1960'lı yıllarda⁶ tamamlamış olmasına rağmen, tek bir hava pazarı oluşturmak için ilk girişimini ancak 1990'ların başında gerçekleştirebilmiştir. Bu gecikmenin altında üye ülkelerin, çıkarları doğrultusunda politikalarını değiştirmekte gönülsüz olmaları

³ Michael O'regan, "On the Edge of Chaos: European Aviation and Disrupted Mobilities" *Mobilities*, February 2011, Vol: 6, No. 1, 21–30, p. 21.

⁴ Olivier Jankovec, "The Global Crisis: A Unique Opportunity to Reconsider Aviation Policy at European and National Levels", *Airport Management*, Henry Stewart Publications, 1750-1938 Vol: 3, No. 4, July–September, 2009, 316–319, p. 316.

⁵ Maastricht Anlaşması'ndan sonra *Avrupa Birliği* adını alan Topluluk, 1957 yılında altı ülke tarafından AET (*Avrupa Ekonomik Topluluğu*) adı altında kurulmuştur. 1960 yılında imzalanan Füzyon Anlaşması ile daha önce kurulan *Avrupa Kömür Çelik Topluluğu* ve *Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu* ile birleşmiş olsa da, topluluklar tüzel kişiliklerini devam ettirdiklerinden hukuken *Avrupa Toplulukları* olarak ifade edilmişlerdir. M. Hakan Keskin, *Doğru Sanılan Yanlışlarla Avrupa Birliği*, ABGS Yayını, Ankara, 2010, s. 12. Bu çalışmada, *Avrupa Toplulukları* ve *Avrupa Birliği*'ni ifade etmek için *Topluluk* ve *Avrupa Birliği* ifadeleri kullanılmıştır.

⁶ Desmond Dinan, *Avrupa Birliği Tarihi*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2008, ss. 121-127.

yatmaktadır.⁷

Küresel anlamda hava taşımacılığının ilk düzenlemelerinin⁸ 1919 yılında yapılmış olması Topluluğun ne denli geciktiği hakkında fikir vermektedir. İç pazarın oluşması ile birlikte Toplulukta, havacılık sektöründe yer alan aktörlerin daha iyi hizmet vermeleri adına rekabet ortamı sağlanmaya çalışılmış, uçuş güzergâhlarına ve ücretlere uygulanan tüm ticari kısıtların ortadan kaldırılması hedeflenmiştir. Rekabetin sağlanması sonrasında dikkat çeken ilk getiri, çok tercih edilen güzergâhlarda fiyatların önemli ölçüde düşmesi ve hava güzergâhı seçeneği sayısındaki artış olmuştur.

Topluluğun havacılık sektörüne yönelik politikası; hava yolu şirketleri, havalimanı işletmecileri, sektör çalışanları ve hava yolundan faydalananlardan oluşan paydaşların karşılıklı menfaatlerini sağlamak amacıyla rekabetin sağlanmasının yanı sıra, en üst seviyede kalite ve güvenlik gibi temel hedeflere ulaşmak üzerine şekillendirilmiştir. Ayrıca giderek daha çok önem kazanan çevre konusu havacılık alanında alınan her kararda göz önünde bulundurulması gereken önemli bir etken hâline gelmiştir.⁹

Avrupa Hava Pazarının Hukuki Yapısı: Havacılık sektöründe ilk kapsamlı hukuki düzenleme 1992 yılında üç yönergenin¹⁰

88
Security
Strategies
Year: 8
Issue: 16

⁷ Iva Savić, Ana Kapetanović, “Reaching for The European Sky” *PPP god. 50, 165, str.*, 2011, 195–216, p. 196.

⁸ Paris Anlaşması (1919), Madrid Sözleşmesi (1926), Havana Sözleşmesi (1928) Varşova Sözleşmesi (1929), Şikago Sözleşmesi (1944). Salih Uygur Kılınç, *Avrupa Birliği-EUROCONTROL, Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve Türkiye*, Onikilevha Yayıncılık, İstanbul, 2011, ss. 27-57; Hüseyin Ülgen, *Hava Taşıma Sözleşmesi*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No: 201, Ankara, 1987, s. 279; Bülent Sözer, *Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2012, ss. 57-92; Ayhan Sorgucu, *Hava ve Uzay Hukuku*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2012, ss. 20-27.

⁹ Daniel B. Reagan, “Putting International Aviation into the European Union Emissions Trading Scheme: Can Europe Do It Flying Solo?”, *Boston College Environmental Affairs Law Review*, 2007-08, Vol: 35, 2006, p. 349.

¹⁰ European Economic Communities, “Licensing of Air Carriers”, Council Regulation No. 2407/92 of 23 July 1992, *Official Journal*, L 240, 24.08.1992, p. 0001–0007,

yayımlanması ile yapılmıştır. Ancak bu düzenlemeler, havacılık sektörünün giderek artan sorunları karşısında yetersiz kalmıştır. Yaklaşık 16 yıldan sonra daha önce yapılan düzenlemeler güncellenmiş ve 2008 yılında yayımlanan 1008 Sayılı Yönerge¹¹ ile Avrupa havacılık sektörünün hukuki altyapısı yeniden yapılandırılmıştır. 1008 Sayılı Yönerge ile Topluluk bünyesinde hava taşımacılığı yapmak isteyenlerin sahip olması gereken lisansların verilmesi, iptali ve süresinin belirlenmesi gibi hususlarla birlikte, hava taşımacılığı hizmetlerinin fiyatlarının belirlenmesine yönelik birtakım düzenlemeler de yapılmıştır.

Tek Avrupa Hava Sahasının Yapı Sökümü

Tek Avrupa Hava Sahası, en genel anlamı ile gelecekte yaşanması beklenen kapasite yetersizliği ve hava güvenliği sorunlarına önlem almak için oluşturulan bir tedbir paketidir. Tek Avrupa Hava Sahasının temelleri her ne kadar hava trafiği yönetimine dayansa da tüm havacılık faaliyetlerini doğrudan etkilemektedir. Özetle ifade etmek gerekirse havacılık sektörü en gelişmiş teknolojilerle yönetilecektir. Bu kapsamda SESAR (*Single European Sky Air Traffic Management Researches-Tek Avrupa Sahası Hava Trafik Yönetimi Araştırmaları*) oluşturulmuştur. Güvenlik konusu hava taşımacılığının en çok hassasiyet gösterdiği alanlardandır. Bu konu Avrupa Havacılık

89

Güvenlik
Stratejileri

Yıl: 8

Sayı:16

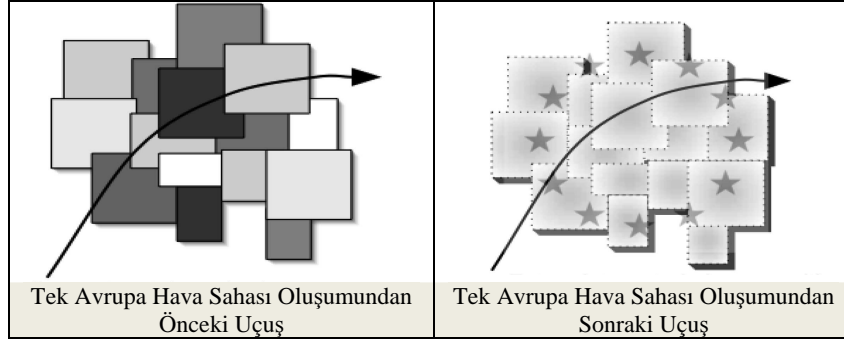
<http://eur-lex.europa.eu> (Erişim tarihi: 08.07.2012).

European Economic Communities, "Access for Community Air Carriers to Intra-Community Air Routes", Council Regulation No. 2408/92 of 23 July 1992, *Official Journal*, L 240, 24.08.1992, p. 0008–0014, <http://eur-lex.europa.eu> (Erişim tarihi: 08.07.2012).

European Economic Communities, "Fares and Rates for Air Services", Council Regulation No. 2409/92 of 23 July 1992, *Official Journal*, L 240, 24.08.1992, p. 0015-0017, <http://eur-lex.europa.eu> (Erişim tarihi:08.07.2012).

¹¹ European Council, "Establishing Common Rules for the Operation of Air Services in the Community" EC Regulation No. 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008, *Official Journal of the European Union*, L 293/1-20, <http://eur-lex.europa.eu> (Erişim tarihi: 08.07.2012).

Emniyeti Ajansı (*European Aviation Security Agency–EASA*)¹² tarafından izlenecektir.¹³ Tek Avrupa Hava Sahası oluşumundan sonraki uçuşlar, havalimanına göre değil, izlediği rotaya göre organize edilecektir. Son olarak, hava taşımacılığında alınan kararlarda insan faktörü merkezde olacaktır. Brehmer tarafından çizilen aşağıdaki şekiller, Tek Avrupa Hava Sahasının oluşumundan sonra uçuşların ulusal hava saha sınırlarında engelle karşılaşmadan yapılmasını göstermektedir.¹⁴



Şekil 1: Tek Avrupa Hava Sahası (Öncesi ve Sonrasında Avrupa'da Uçuşlar)¹⁵

Avrupa genelinde son yıllarda giderek artan havacılık sorunlarına bütünsel bir yaklaşımla çözüm üretmek isteyen Topluluk, çok yönlü getirileri olacağı¹⁶ düşüncesi ile Avrupa hava sahasının

90

Security
Strategies

Year: 8

Issue: 16

¹² Ajansın misyonu, Avrupa'da ve dünyada sivil havacılık çevre koruma ve güvenlik konularında en yüksek standartları oluşturmaktır. Bu kapsamda ajans, Avrupa tek hava sahasının oluşumu için başlatılan yasal düzenleme sürecinin önemli aktörlerindedir.

¹³ Rita Sousa Uva, "Legal and Regulatory Review EASA's New Fields of Competence in the Certification of Aerodromes" *Airport Management*, Henry Stewart Publications, 1750-1938, October–December 2010, Vol: 5, No. 1, 60-71 p. 60.

¹⁴ Thomas Brehmer, "Operational Leadership of Total Airport Management", *Airport Management*, Henry Stewart Publications, 1750-1938, Vol: 5, No. 3, April–June 2011, 200–212, p. 201.

¹⁵ *A.g.m.*

¹⁶ Richard Mumford, "ETSI Creates Aeronautical Technical Committee", International Report, *Microwave Journal*, August 2009, p. 43.

bütünleştirilmesi çalışmalarına başlamış, *Tek Avrupa Hava Sahası (Single European Sky-SES)* adı altında bir inisiyatif başlatmıştır.

Tek Avrupa Hava Sahası I

Komisyon 1999 yılı Aralık ayında yayımladığı bir iletişim belgesi¹⁷ ile ilk girişimde bulunmuş, Tek Avrupa Hava Sahası konsepti adı altında bir inisiyatif başlatılmasını önermiştir. Söz konusu iletişim belgesinde Komisyon, askerî ve sivil otoriteler arasından seçilen üst düzey yetkililerden bir grup oluşturulmasını ve bu grubun üye ülkelerdeki hava trafiğinin kontrolünden sorumlu olmasını, Eurocontrol'ün¹⁸ de bu çalışmaya teknik destek vermesini talep etmiştir. Aynı zamanda Komisyon; sosyal paydaşlar, sektördeki (*hizmet sağlayıcıları, hava yolu şirketleri, havalimanı işletmecileri, hava ekipmanı üreticisi gibi*) gruplar ve yolcu örgütlerinin üyesi olduğu Endüstriyel ve Sosyal Grup (*Industrial and Social Group*) isimli bir grup oluşturulmasını önermiştir.

Tek Avrupa Hava Sahası II

İlk girişimlerden sonuç alınamaması ve beklenen getirilerin uzağında kalınması üzerine Topluluk, sonraki yıllarda hava trafiğinde beklenen büyük artışlarla baş edebilmek için 2008 yılında Avrupa hava trafik kontrol sistemi bünyesinde gerçekleştirmek üzere yeni bir reform inisiyatifi başlatmıştır.

Avrupa'da uçuşlarda gecikme ortalamasının 20 dakikaya ulaştığını, yoğun kullanım periyotlarında bu rakamın iki saate kadar çıktığını ve bu gecikmelerin maliyetinin yılda 10 milyar Euro olduğunu ifade eden Komisyon, 2008 yılında yayımladığı iletişim

¹⁷ European Commission, "The Creation of the Single European Sky" Commission of the European Communities, Communication from the Commission to the Council and the European Parliament, Brussels, 6.12.1999, Com (1999) 614 final/2, <http://eur-lex.europa.eu>, (Erişim tarihi: 08.07.2012).

¹⁸ 1960 yılında kurulan sivil ve askerî konularda müşterek çözümler arayan Eurocontrol, hava trafik hizmetlerinin güvenli biçimde yapılmasını sağlayan (*39 üye ülke+Topluluğun üyesi olduğu*) bir Avrupa organizasyonudur.

belgesi ile bir önceki inisiyatifin devamı niteliği taşıdığından *Tek Avrupa Hava Sahası II (SES II)* adı verilen bir girişim başlatmıştır.¹⁹ Komisyon, söz konusu belgede bir an önce güvenliği artırmak, maliyetleri düşürmek, gecikmeleri ve çevre üzerindeki hava trafiğinin etkisini azaltmak gerektiğini belirtmiştir.

Komisyon tarafından yenilenen Tek Avrupa Hava Sahası konsepti kapsamında yapılacak reform; performans, tek güvenlik çerçevesi, yeni teknoloji, karadaki yönetim kapasitesi olmak üzere dört temel unsura dayandırılmıştır.

Performansı düzenlemek adı verilen birinci unsurda Komisyon, hava trafik kontrol sistemi performansının yürütülmesi, hizmetlerin bütünleşmesinin kolaylaştırılmak ve hava yolu hizmetlerinde bir bilgi ağı oluşturulması olmak üzere üç ana alanda tedbir alınması önerisinde bulunmuştur. Komisyon, oluşturulacak bağımsız bir performans inceleme komitesi tarafından sistemin performansının değerlendirilmesini ve hava trafiğinde yaşanan gecikmeler, maliyetleri düşürme gayretleri ve güzergâhları kısaltma yöntemleri gibi konularda belli hedefler önerilmesini talep etmektedir. Belirlenecek hedeflerin, Komisyon tarafından onaylanmasını müteakip ulusal ve bölgesel hedefleri uyumlaştırmak üzere, yetkili ulusal otoritelere gönderilmesi öngörülmektedir. Komisyon performans çerçevesini tamamlamak üzere son adım olarak, Avrupa güzergâh ağ tasarımı, uçuş koridoru koordinasyonu ve farklı aktörler tarafından uygulanan SESAR teknolojileri dağıtım tahsisi ve yönetimi dâhil olmak üzere bir dizi görevleri kapsamına almıştır. *Tek güvenlik çerçevesi* adı verilen ikinci sütun kapsamında, hava trafiğinin artan hacmi, hava sahasının ve havaalanlarının yoğunluğuna dikkat çeken Komisyon, yeni teknolojilerin kullanımının yanı sıra hava taşımacılığı güvenliği düzeylerini geliştirmek için uyumlaştırılmış geliştirme ve uygulama

¹⁹ European Commission, "Single European Sky II: Towards More Sustainable and Better Performing Aviation" Communication from the Commission, Brussels, 25.6.2008, Com (2008) 389 final, {SEC(2008) 2082}, <http://eur-lex.europa.eu>, (Erişim tarihi: 08.07.2012).

için ortak bir yaklaşımın gereğini vurgulamıştır. Bu yaklaşımın ardından Komisyon; havaalanları, hava trafik yönetimi ve hava trafik hizmetleri gibi başka önemli güvenlik konularında EASA'nın yetkisini genişletmeyi önermiştir. *Yeni teknolojiler kullanma* ismi verilen üçüncü sütunda ise, mevcut hava trafik kontrol sisteminin eskimiş teknolojileri ile çalışan ve dağınık yapısından kaynaklanan sıkıntılara vurgu yapılmış ve Avrupa'da hava taşımacılığında emniyet standardını yükseltmek ve trafik kontrol kapasitesini artırmak amacıyla SESAR'ın bir an önce devreye alınması önerilmiştir. *Kara hizmetlerinde mevcut kapasiteyi yönetmek* başlıklı dördüncü ve son sütunda Komisyon, sektöre yapılacak yatırımların önemine ve gereğine vurgu yapmaktadır. Komisyon, sistemin bütünsel etkinliğinin sağlanması adına mevcut kapasite ile yönetim kapasitesinin uyumunun ancak yatırımlar ile sağlanabileceğini ileri sürmektedir. Komisyon, Topluluk ulaştırma mevzuatının geliştirilmesi ve uygulanmasına ilişkin tavsiyelerde bulunmanın yanı sıra havaalanı kapasitesi hakkında bir bütün olarak veri ve bilgi sağlamak için üye ülkeler, ilgili otoriteler ve paydaşlardan oluşan *Topluluk Gözlemevi* adı altında bir izleme organı oluşturulmasını önermiştir.

Tek Avrupa Hava Sahasında Yeni Oluşumlar

Avrupa Birliği, 1960'lardan beri Avrupa'da yaşanan ve günümüzün hava trafik sıkışıklığının ana nedenlerinden biri olan Avrupa'nın demode hava trafik yönetim sistemini yeniden düzenlemek amacıyla 31 Aralık 2004 tarihinde 549 Sayılı Yönerge'yi²⁰ çıkarmıştır. 549 Sayılı Yönerge Tek Avrupa Hava Sahasının oluşturulması için çıkarılan yönergeyi tamamlayan düzenlemelerden birisidir. Tek Avrupa Hava Sahası paketi, çerçeve yönergeye ilave olarak hava trafik

²⁰ European Council, "The Framework for the Creation of the Single European Sky (the Framework Regulation)", EC Regulation, No. 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 Statement by the Member States on military issues related to the single European sky, *Official Journal*, L 096, 31/03/2004, p. 0001-0009, <http://eur-lex.europa.eu>, (Erişim tarihi: 08.07.2012).

hizmetleri, hava sahasının kullanımı ve organizasyonu ile Avrupa hava trafik yönetimi ağının kullanımı olmak üzere ilave üç teknik düzenlemeden oluşmaktadır. Bu düzenlemeler, özellikle güvenliği iyileştirmek ve takviye etmek, ulusal sınırlar yerine, hava trafiği düzenlemelerini dikkate alarak havaalanı sahasını yeniden yapılandırmak maksadıyla tasarlanmıştır. Yönergenin amacı, Avrupa'daki hava trafiği sektöründe, mevcut güvenlik standartları ve genel verimliliği artırarak tüm hava sahası kullanıcılarının ihtiyaçlarını karşılamak, kapasiteyi optimize etmek ve gecikmeleri en aza indirmektir. 549 Sayılı Yönerge'nin yürürlüğe girmesi ile oluşturulan yeni yapılar aşağıdadır:

- *Ulusal Sivil Hava Otoriteleri:* 549 Sayılı Yönerge'nin yayımlanmasından sonra üye ülkeler, hava trafik hizmet sağlayıcılarından bağımsız olacak şekilde hizmet vermeleri beklenen bir ya da daha fazla sayıda ulusal denetim otoritesini oluşturmuşlardır.

- *Tek Gökyüzü Komitesi:* Tek Avrupa Hava Sahası yönetiminde Komisyon'a yardımcı olmak ve tüm tarafların çıkarlarını gözetmek maksadıyla oluşturulmuştur. Her üye ülkenin iki temsilcisinden oluşan Komite'ye Komisyon'un temsilcisi başkanlık etmektedir.

- *Sektör Danışma Organı:* Bu Yönerge ile Tek Avrupa Hava Sahasının uygulanmasına ilişkin Komisyon'a önerilerde bulunmak üzere oluşturulmuştur. Tek Avrupa Hava Sahası konusunda Komisyon'a destek sağlaması beklenen bu organ, hava trafik hizmetleri, hava yolunu kullananların kurmuş olduğu örgütler, havalimanı işletmecileri, havacılık endüstrisine üretim yapanlar ve diğer imalat sanayi ve profesyonel kadro temsilcilerinden oluşmaktadır.

549 Sayılı Yönerge'de ayrıca, Tek Avrupa Hava Sahası ile ilgili askerî konularda üye ülkelerin iş birliği yapacaklarına yönelik iradelerini ortaya koyacakları belirtilmiştir. Bundan başka, hava trafik hizmetleri ve Tek Avrupa Hava Sahası kapsamındaki sistemin tüm fonksiyonlarının performansının geliştirilmesi ve performans programının oluşturulması amaç olarak belirlenmiştir. Son olarak, bu Yönerge'de üye ülkelerin, temel güvenlik ve savunma politikası

çıkarlarını korumak için gerekli tedbirlerin uygulanmasının önüne geçemeyeceği ifade edilmiştir.

Tek Avrupa Hava Sahasında Hava Trafik Yönetimi

Komisyon 1994 yılında yayımladığı iletişim belgesi ile hava trafik yönetimini optimize etmeyi ve ulusal sınırlardan bağımsız yönetilmesi gereken hava sahasının, sivil ya da askerî tüm hava sahası kullanıcılarını memnun edecek şekilde düzenlenmesi gerektiğini vurgulamıştır.²¹

Hava trafiğinde yaşanan tıkanıklıklara önlem alınmasının ne denli gerekli olduğunu ifade eden Komisyon, hava trafik yönetimini *iç pazarın düzgün çalışması* adı verilen Topluluk ilkesi ile uyumlu bir hâle getirmenin ve Tek Avrupa Hava Sahasının yaratılmasını sağlamak için acil önlemlerin alınmasının gerekli olduğunu düşünmektedir. Avrupa hava sahasında yapılan uçuşlarda sayısı giderek artan gecikmelerin altında, kapasitesi dolmuş hava sahası ve altyapısı yatmaktadır. Komisyon, hava trafiğindeki sıkışıklıkların giderilmesi ve hava yolunu kullanan tüm taraflar adına olası krizleri gecikmeden önlenmesi için önlemler alınması gerektiğini savunmaktadır. Bu kapsamda Komisyon, Tek Avrupa Hava Sahasının oluşturulmasının sadece teknik ve operasyonel önlemlerle değil aynı zamanda, yapılarının ve organizasyonunun yeniden düzenlenmesine izin veren hava sahasının bütünsel yönetimine ihtiyacı olduğunu düşünmektedir. Bahsedilen yeniden yapılanma kapsamında, havacılık sektörlerinin alt gruplar hâlinde yapılanması ve hava koridorlarının ulusal sınırlardan bağımsız olarak belirlenmesi durumunda hava sahasının daha verimli bir şekilde kullanılabilmesi düşünülmektedir. Ayrıca, güncel jeopolitik dinamikler ışığında, hava sahasının sivil ve askerî kullanıcılar arasında rasyonel paylaşımı için tutarlı ve verimli bir eylem planı oluşturulması

²¹ European Commission "The Creation of the Single European Sky" Commission of the European Communities, Communication from the Commission to the Council and the European Parliament, Brussels, 6.12.1999, COM(1999) 614 final/2, p. 3, <http://eur-lex.europa.eu> (Erişim tarihi: 08.07.2012).

gerekmektedir.

Komisyon önerisini yaparken, her eylem ve değişimin, ilgili olan tüm katılımcıların iş birliği ile gerçekleştirilebileceğini ifade etmiştir. Komisyon ayrıca, Eurocontrol'un, şu anda olduğu gibi müzakerelere devam etmesi gerektiğini ve şimdiye kadar kazandığı tecrübelerin ışığında gerekli önlemlerin alınmasında kritik rol oynamasını istemektedir.

Önerilerin hayata geçirilmesi sırasında olası engelleri aşmak amacıyla, ulaşımdan sorumlu Komisyon üyesi başkanlığında yeni bir üst düzey grup kurulmuştur. Üye ülkelere ilave olarak Norveç ve İsviçre'nin temsilcilerinden oluşan grup, sadece bir yıl içerisinde yaptığı 10'dan fazla toplantının ardından, 2000 yılı Aralık ayında Avrupa'nın hava taşımacılığını analiz eden ve çözüm önerileri içeren bir rapor yayımlamıştır.²²

SESAR İnisiyatifi

Topluluk, 2007 yılında çıkardığı 219 Sayılı Yönerge'yle,²³ Avrupa hava trafik yönetim sisteminin modernizasyonu sağlamak adına ortak bir girişim oluşturmayı amaçlamıştır. SESAR adı verilen bu ortak girişim kapsamında, Topluluk bünyesinde yapılan araştırma ve geliştirme çabalarının bir araya getirilmesi öngörülmektedir.

Hava yolu kullanılarak yapılan taşımacılığın Avrupa'da oluşturulmaya çalışılan uyum ve Avrupa ekonomisinin sorunlarının çözümü için önemli bir unsur olduğunu ifade eden Komisyon, bu sektörün Avrupa GSMH'sine 220 milyar Euro katkı sağladığını ve 3 milyondan fazla kişiye istihdam imkânı yarattığını belirtmektedir.

²² High-level group, "Single European Sky" European Commission, Directorate-General for Energy and Transport, *Report of the high-level group*, November 2, Office for Official Publications of the European Communities, 2000.

²³European Council, "Establishment of a Joint Undertaking to Develop the New Generation European Air Traffic Management System (SESAR)", EC Regulation, No 219/2007 of 27 February 2007 L 64/1-11 <http://eur-lex.europa.eu> (Erişim tarihi: 08.07.2012).

Komisyona göre, 20 yıl içerisinde iki katına (*bazı bölgelerde üç katına*) çıkması beklenen hava trafik akışının yönetilmesi için oldukça eski teknolojilere sahip Avrupa'da hâlen kullanılan hava trafik kontrol sistemleri, havacılığın hızlı, ekonomik ve güvenilir gelişimi için yeterli ve uygun değildir. Hava yolunu tercih eden yolcular verimli, uygun fiyatlı ve güvenli ulaşım isterken, çevre faktörleri havacılık planlamalarının tümünde dikkate alınması gereken bir husus hâline gelmiştir. Küresel güvenlik konseptini tümüyle etkileyen 11 Eylül 2001 tarihinde ikiz kulelere yapılan saldırıların en olumsuz etkisi belki de hava yolu sektöründe yaşanmıştır. Hava trafik yönetimini AB'nin yetki alanları arasına sokan Tek Avrupa Hava Sahası çalışmaları, Topluluğun bu sorunun çözümü için güvendiği girişimlerin başında gelmektedir. Topluluk sadece kurumsal bir reform yaparak Tek Avrupa Hava Sahasının hedeflerine ulaşamayacağını düşünmektedir. Hava trafik yönetimi teknolojisinde ciddi bir atılıma ihtiyaç bulunmaktadır.

Tek Avrupa Hava Sahasının teknolojik ayağı olan SESAR'ın, üç aşamada gerçekleştirilmesi öngörülmektedir:

- *Tanımlama Evresi (2005-2007)*: İki yıl süren ilk aşamada hava trafik modernizasyon planının (ATM Master Planı) teknolojik aşamaları, öncelikleri ve zaman çizelgeleri tanımlanmıştır.

- *Gelişim Evresi (2007-2016)*: İkinci aşamada yeni nesil sistemlerinin temelini oluşturacak yeni teknolojiler ve usuller ile ilgili araştırma, geliştirme ve doğrulama faaliyetleri yapılması öngörülmektedir.

- *Sonuç Aşaması (2016-2020)*: Üçüncü ve son aşamada yeni teknoloji ve yöntemlerin büyük ölçekli üretim ve uygulama sonuçlarının alınması beklenmektedir.

Topluluk, 2007 yılında çıkarılan 219 Sayılı Yönerge ile SESAR'ın yukarıda belirtilen geliştirme evresini yönetmek için (TFEU; AB'nin İşleyişine İlişkin Antlaşmanın 187'nci maddesine dayanarak) ortak bir girişim başlatmıştır. Bu girişimin; genel olarak, Topluluğun ve Eurocontrol'ün kurucusu olduğu, AB genelinde hava trafik yönetimi çalışmalarını rasyonalize ve koordine etmeyi mümkün

kılan bir kamu-özel sektör ortaklığı marifetiyle gerçekleştirilmesi beklenmektedir. Bu sayede, bir taraftan birbirinden habersiz eş zamanlı başlatılan benzer ulusal ve bölgesel projelerin tekrarı engellenirken, diğer taraftan finansman ve teknik bilgiler havuzu oluşturarak kamu kuruluşları ve özel sektörün becerilerini ve yenilikçilik kapasitelerini maksimize etmeye imkân sağlanmış olacaktır. SESAR ortak girişiminin sorumlulukları hava trafik ana planına (*ATM Master Plan*) uygun olarak; SESAR projesinin gelişimini koordine ve organize etmek, kamu ve özel fonların müşterek kullanımı ile gerekli faaliyetlerin finansmanının koordinasyonunu sağlamak, hava trafik sektöründe teknik araştırma-geliştirme faaliyetlerini organize ve koordine etmek, hava trafik sektörünün paydaşlarının (*hizmet sağlayıcılar, hava yolunu kullananlar, meslek kuruluşları, havalimanı işletmecileri, havacılık sektörü için üretim yapanların yanı sıra akademik çevreler*) projeye katılımını sağlamak, bahsedilen ortak hâsılalara ulaşmak için faaliyetleri denetleme ve gerektiğinde hizmet alımına gitmek olarak sıralanabilir.

Merkezi Brüksel'de bulunan ve tüzel kişiliğe sahip bir AB organı olan SESAR ortak girişiminin finansmanı özel işletmelerin de arasında olduğu üyeleri tarafından yapılmaktadır. AB'nin SESAR'a katkısı, araştırma-geliştirme ve Trans-Avrupa ağları için çerçeve programlarına tahsis edilen bütçeden karşılanmaktadır.

Avrupa Hava Sahasının Kullanımı ve Organizasyonu

AB genelinde üye ülkelerin kara yolu taşımasında sınırlar ortadan kaldırılmış olmasına rağmen, hava yolu taşımacılığında ulusal sınırlar hâlâ varlıklarını korumaktadırlar. Hava taşımacılığında sınırların kaldırılması maksadıyla Komisyon, 2001 yılında hava trafik yönetimi ile ilgili bir seri önlemler paketini kabul etmiştir. Bu paketlerin amacı, Topluluk hava sahasının parçalı yapısını sonlandırmak ve sınırları olmayan, verimli ve güvenli tek bir hava sahası yaratmaktır.

Üç yıl sonra 2004 Mart ayında çıkarılan 551 Sayılı Yönerge ile Avrupa hava sahasının organizasyonu ve yönetimi ile hava trafik hizmetlerinin daha etkin biçimde organize edilmesi maksadıyla bir

uçuş bilgilendirme merkezi kurulması öngörülmüştür.²⁴

551 Sayılı Yönerge, Tek Avrupa Hava Sahasının oluşmasını sağlayan süreci tamamlayan bir düzenlemedir. 551 Sayılı Yönerge ile Topluluk, hava trafiğindeki gecikmeleri azaltmayı, hava taşımacılığının büyümesini teşvik etmeyi ve Avrupa hava sahasının kullanımını optimize etmeyi hedeflemiştir. Topluluğun hedefi çok genel bir ifade ile hava güvenliğini en üst düzeyde korurken, Avrupalıların sınırları olmayan tek Avrupa sahasından faydalanmalarını sağlamaktır.

Avrupa Üst Uçuş Bilgi Bölgesi

Chicago Sözleşmesi'nin 12'nci maddesine²⁵ göre, uçuş bilgi bölge (*Flight Information Regions-FIRs*) konsepti, hava güzergâh yapılarını kapsayan hava sahasının homojen bölgelerini ifade etmek için kullanılmaktadır ve şimdiye kadar hava sınırları, kara ve deniz sınırları referans alınarak belirlenmiştir. Bu yaklaşımın aksine, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (*International Civil Aviation Organization-ICAO*) hava sahasının sınırlarının belirlenmesi için daha etkin hizmet verme unsurunun esas alınması gerektiğini önermektedir.

Bu yaklaşıma bağlı olarak Tek Avrupa Hava Sahası Anlaşması, tek bir Avrupa Üst Uçuş Bilgi Bölgesi/*European Upper Flight Information Region (EUIR)* olmasının yolunu açmaktadır. EUIR, sadece AB ülkelerinin üst hava sahasını değil, gerekli olması durumunda Topluluk üyesi olmayan komşu ülkelerin hava sahasını da kapsamına alabilmektedir. Avrupa genelinde üst hava sahasında tek bir uçuş bilgi bölgesinin oluşturulması; hava sahasının, sistemlerin,

²⁴ European Council, "Organisation and Use of the Airspace in the Single European Sky (The Airspace Regulation)", EC Regulation, No 551/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004-Commission statement, *Official Journal*, L 096, 31/03/2004, p. 0020-0025, <http://eur-lex.europa.eu> (Erişim tarihi: 08.07.2012).

²⁵ Convention on International Civil Aviation, 7 December 1944, <http://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944a.pdf> (Erişim tarihi: 08.07.2012).

personelin daha etkin kullanımını sağlaması ve bu alanın ulusal sınırlar dikkate alınmaksızın ayrılmış kontrol alanları içinde yeniden yapılandırılması beklenmektedir. Oluşturulacak EUIR alanıyla ICAO gereksinimlerini de karşılayacak şekilde Avrupa hava sahasının kullanım bilgilerinin uyumlaştırılması ve yayımlanmasına imkân sağlanacaktır. Komisyon, elde edilen bu bilgilere ihtiyaç duyan paydaşların engelsiz ve sınırsız erişimini sağlamak için elektronik bir portal altyapısı oluşturmakla sorumlu tutulmuştur.

Hava sahası ve hava trafik hizmetlerine maksimum erişim imkânı sağlanırken, bu yönde yapılacak girişimleri desteklemek amacıyla gerek ulusal ve gerekse oluşturulan işlevsel hava sahası blokları düzeyinde hava sahasının kullanımında ve güzergâh belirlemede serbestlik hedeflenmektedir.

Hava sahasının askerî amaçlı kullanımı ile ilgili olarak Komisyon, Eurocontrol tarafından geliştirilen *hava sahasının esnek kullanımı* kavramının öncelikli olarak üst hava sahasında ve sonra daha alt hava sahasında uygulamaya izin veren ölçütlerin benimsenmesini önermektedir. Komisyon, üye ülkelere ve Eurocontrol'e sivil ve askerî hava trafik hizmeti sağlanmasına ilişkin hükümlerin tekdüze uygulanmasını sağlamak için gerekli tedbirleri alma konusunda çağrıda bulunmuştur. Sivil uçuşlar için belirli bir erişim sahasının tahsisini ve kullanımını yönetmesi gereken kıstas ve prensipleri içeren ve askerî amaçları göz önüne alan bir yaklaşım içinde, hava sahasının tahsisi ve etkin kullanımı sivil ve askerî yetkililer arasında koordine edilecektir. Konulan bir güvenlik maddesi ile üye ülkelerin ulusal çıkarları doğrultusunda askerî gereksinimlerle uyuşmayan durumlarda, Topluluk kurallarının askıya alınmasına imkân sağlanmıştır.

Avrupa Hava Trafik Akış Yönetimi

2004 yılında çıkarılan Tek Avrupa Hava Sahasının oluşmasını hedefleyen yönergeyi tamamlayan bir başka yönerge Avrupa hava trafik akış yönetimi (*Air Traffic Flow Management-ATFM*) konusunda,

2010 yılında çıkarılan 255 Sayılı Yönerge'dir.²⁶ Bu yönerge, Avrupa hava trafik yönetimi ağının mevcut kapasitesini optimize etmek ve tek bir Avrupa sahası içinde belli kurallar ve prosedürlerin uygulanması ile hava trafik akış yönetimi süreçlerini geliştirmeyi amaçlamaktadır.

Bu Yönerge ile havacılık sektöründe aletli uçuş kurallarına göre, genel hava trafiği olarak faaliyet göstermeyi amaçlayan bütün uçuşlar ile hava trafik yönetiminde düzenlemeler yapılmıştır. Yönerge'nin tarafı olan paydaşlar; hava yolu işletmeleri, hava trafik hizmeti verenler, havacılık bilgi hizmetleri, hava sahası yönetimine dâhil oluşumlar, havaalanı yönetim unsurları, ATFM'nin merkezî ve yerel birimleri, havalimanlarının slot koordinatörleridir.

Yukarıda belirtilen şahıslar tarafından üstlenilen ATFM önlemlerinin, koordinasyon ve planlaması ICAO tarafından belirlenen hükümlere uygun olmalıdır.

ATFM Bünyesinde Sorumluluklar

Üye ülkelerin genel yükümlülükleri: Üye ülkeler, ATFM süreçlerinde yer alan tüm taraflar için ATFM fonksiyonunun sürekli olarak uygulanmasından sorumludur. Topluluk üyeleri ayrıca, ulusal güvenlik ve her bir üye ülkenin savunma gereklerine uygun olarak ATMF önlemlerinin tanımlanması ve uygulanmasını da sağlamak durumundadır.

Tek Avrupa Hava Sahası birimlerinin genel yükümlülükleri: Bir ATFM tedbiri uygularken, Tek Avrupa Hava Sahası birimleri tedbirin Avrupa Hava Trafik Yönetim Ağı (*European Air Traffic Management Network-EATMN*) üzerinde genel performans etkilerinin optimizasyonu konusunda seçildiğinden emin olmak maksadıyla, merkezî ATFM birimleri, yerel ATFM birimi ile koordine etmek durumundadır. Tek Avrupa Hava Sahası üniteleri, hava trafik kontrol

²⁶ European Commission "Common Rules on Air Traffic Flow Management", Commission Regulation (EU) No 255/2010, of 25 March 2010, *Official Journal of the European Union*, 26.3.2010, L 80/10, <http://eur-lex.europa.eu> (Erişim tarihi: 08.07.2012).

kapasitesini veya hava trafik talebini etkileyebilecek tüm olaylar için merkezî ATFM birimini bilgilendirmekle yükümlüdür. Tek Avrupa Hava Sahası birimlerinden, güzergâh yapılarının durumu, hava trafik kontrol sektörü ve havaalanı kapasiteleri, yol durumu, uçuş planlarındaki sapmalar ve hava sahası durumu gibi konularda bilgi verilmesi istenmiştir. ATFM merkezî birimi, verilerin tam listesini, ATFM süreçlerinde yer alan tüm aktörlere ücretsiz olarak sağlamak durumundadır.

İşletmecilerin (operatörlerin) genel yükümlülükleri: Herhangi bir ATFM önlemi ve dosyalanmış uçuş planları ile ilgili herhangi bir değişikliğin, planlanan uçuş operasyonuna dâhil edilmesi ve bu durumdan pilotların haberdar edilmesi gerekmektedir. ATFM kalkış yeri ayarlanmadığı için bir uçuş planının askıya alınması durumunda ilgili işletmeci, iptal edilen uçuş planının gerçekleşmesi için gerekli düzenlemeyi yapmak durumundadır.

Uçuş planları ve hava slotları arasındaki tutarlılık: AB üyesi ülkeler, havalimanı slot koordinatörlüğünün (veya havalimanının yönetim organının) talebi üzerine, öncelikli olarak uçuş için merkezî veya yerel ATFM ünitelerinin kararlaştırdığı, bu havaalanında uçuş operasyonunun uçuş planı ile uyumlu olduğundan emin olmak durumundadır.

102

Security
Strategies

Year: 8

Issue: 16

Diğer Hususlar

Kritik olaylar ile ilgili yükümlülükler: AB ülkeleri EATMN aksamasını en aza indirmek için kritik olayların etkin bir şekilde yönetiminin sağlanması amacıyla ATFM prosedürlerinin oluşturulmasını ve yayımlanmasını temin etmek durumundadır. Kritik olaylara hazırlanmak için hava trafik hizmet birimleri ve havaalanı yönetici organları böyle kritik olaylardan etkilenen operatörler ile birlikte acil prosedürleri önceden koordine etmek durumundadır.

ATFM önlemleri ile uyumluluğun izlenmesi: AB ülkeleri uçuş planlarının, gerçeğe uygunluğunun bir yıl içinde %80 veya daha az olduğu havaalanlarında, ATFM kalkış slotlarına uygun olduğunu temin etmekten sorumludur. Bu tür havalimanlarında hava trafik hizmet birimleri uyumu sağlamak için alınması gereken eylemler ile ilgili

detay vermek durumundadır. Havaalanındaki hava trafik hizmet birimi öngörülen uyumu sağlamak için gerçekleştirilen eylemler ile ilgili ayrıntı vermek ve bu havaalanında uçuş planının reddedilmesi veya ertelenmesine bağlı herhangi bir başarısızlık durumuyla ilgili, uygun bilgi vermekle sorumlu tutulmuştur.

ATFM'deki Şebeke Hizmetlerin Birlikte Çalışması

Hizmet alımı maksadıyla açılan ihaleler için kullanılan ulusal seviyedeki teknik farklılıklar pazarın ve sistemin parçalanmasına neden olmaktadır. Bu nedenle, Topluluk düzeyinde sektörel iş birliğini sağlamak oldukça zorlaştığından, özellikle ürünlerini ulusal pazarlara satmak isteyen Avrupa hava endüstrisi aktörlerinin bu durumdan etkilendiği görülmektedir.²⁷

2004 yılında çıkarılan 552 Sayılı Yönerge, 2004 tarihli Tek Avrupa Hava Sahası Yönergesi'ni tamamlayan nitelikte ve onun hava trafik yönetimi ile ilgili bir mevzuat paketinin parçası şeklindedir. Yönerge'nin amacı; gecikmeleri azaltmak, hava taşımacılığında büyümenin canlandırılmasına yardımcı olmak ve Avrupa hava sahasının en elverişli kullanımını sağlamaktır. Yönerge, bir şekilde çalışan farklı hava kontrol sistemlerinin müşterek çalışabilirliğini sağlayacak ortak gereksinimleri tanımlamıştır. Bu şekilde sistemin tüm bileşenleri için uyumlaştırılmış bir sertifikasyon yapısı oluşturulması öngörülmektedir. Yönerge'den; farklı sistemler, bileşenler ile Avrupa hava trafik yönetimi sisteminin tüm usullerinin müşterek çalışabilirliğini temin etmek ve operasyonların yeni kabul edilmiş ve hava trafik yönetiminde kabul görmüş faaliyetler ve teknolojilerdeki onaylanmış yaklaşımların paylaşılmasını sağlamak şeklinde iki boyutlu sonuç alınması hedeflenmektedir. Avrupa hava trafik yönetimi ağı, sistemleri ve bunların bileşenleri genel ve özel olmak üzere iki başlık

²⁷ European Council, "The Interoperability of the European Air Traffic Management Network (The Interoperability Regulation)", EC Regulation, No 552/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004, *Official Journal of the European Union*, 31.3.2004, p.L 96/26, <http://eur-lex.europa.eu>. (Erişim tarihi: 08.07.2012).

altında toplanan gereksinimleri karşılamalıdır:

- *Genel gereksinimler (kesintisiz faaliyet)*: Sistemlerin yapıları ve mantıksal mimarisini yönetim prensipleri, çevresel kısıtlamalar, sivil-asker koordinasyonu, güvenlik ve operasyon ile ilgili yeni kavramlar.

- *Özel gereksinimler (sistemler ve prosedürler)*: Hava sahası yönetimi ve hava trafik akış yönetimi, yer-yer, hava-yer ve hava-hava iletişim sistemleri, navigasyon (seyir) ve izleme işlemleri, havacılık bilgi hizmetleri ve meteorolojik bilgi kullanımı için gerekli olan sistemler ve prosedürler.

Topluluğun koşulları, Avrupa standardizasyon kuruluşları tarafından hazırlanan ilgili standartlar ve prosedürler ile birlikte, sistemler veya bileşenlerinden oluşan normlar ve hava trafik hizmeti sunanlar arasında faaliyetlerin koordinasyonun sağlanması amacıyla Eurocontrol tarafından hazırlanan normlardır. Avrupa hava trafik hizmetlerinde kullanılan tüm yapılar, Topluluğun daha önce açıkladığı normlara uygun olmak durumundadır. Bir hava trafik hizmet sağlayıcısı, hava trafiğinde kullanacağı bir sistemi hizmete almadan önce, Topluluk organlarından aldığı oluru sistemin teknik dosyası ile birlikte ulusal havacılık denetim otoritesine sunmak zorundadır.

Ulusal denetleme otoritesi, Topluluk tarafından belirlenen gerekli normlara uymadığını tespit ettiği bir sistemin kullanımını kısıtlamak veya yasaklamak zorunda olduğu gibi, yaptığı tespiti nedenleri ile birlikte Komisyon'a bildirmekle yükümlüdür. Denetleyici kurum tarafından yapılan müracaatın Komisyon tarafından onaylanmaması durumunda kurum ilgili üye ülkeye uyguladığı kısıtlamaları ve yasaklamayı kaldırmak zorundadır.

Tek Avrupa Hava Sahası ile İlgili Hava Trafik Hizmetleri Hükümleri

Tek Avrupa Hava Sahasının oluşturulması kapsamında, hava sahasının düzenlenmesi ve kullanımı ile tutarlı hava trafik hizmetlerinin güvenli ve verimli bir şekilde yapılmasını sağlamak amacıyla bazı önlemler alınması gerekmektedir. Hava trafiğini verimli ve güvenli bir şekilde düzenlemek ve hava sahası kullanıcılarından

gelen talebi karşılamak için uyumlaştırılmış bir yasal çerçeveye ihtiyaç duyulmuştur.²⁸

2004 yılında çıkarılan 550 Sayılı Yönerge de diğerleri gibi Tek Avrupa Hava Sahası oluşturmak için 2004 yılında çıkarılan mevzuat paketinin bir parçasıdır. Bir taraftan hava trafiğinde yaşanan gecikmeler, diğer taraftan hava taşımacılığının büyümesi gibi sonuçlar Avrupa hava sahasının etkin kullanımına engel olmaktadır. 550 Sayılı Yönerge, hava trafik hizmetlerinin Topluluk çapında, sürekli ve müşterek çalışılabilir niteliğe sahip, güvenli ve verimli bir şekilde sağlanması için ortak gereksinimleri ve uyumlaştırılmış sistem sertifikasyonunu tanıtmanın yanı sıra hizmet sağlayıcıları tarafından uyulması gereken kuralları belirlemektedir.

Türkiye'nin Tek Avrupa Hava Sahasına Entegrasyon Durumu

Türkiye, AB'nin ABD ve İsviçre'den sonra en yoğun uçuşlarının olduğu hava pazarı²⁹ olarak Topluluğun tek hava pazarı oluşturma çabalarında önem taşıyan bir ülkedir.

Son yıllarda özellikle İstanbul hava sahasında başlayan trafik yoğunluğu nedeni ile Avrupa ile benzer sıkıntılar yaşayan Türkiye'nin, Tek Avrupa Hava Sahasına entegrasyon durumunu belirlemek için her iki tarafın konuya yaklaşımını tespit etmek gerekmektedir.

Türkiye'nin 2005 yılında başladığı müzakere sürecinde Topluluğun müktesebatında Avrupa hava trafiği ile ilgili konularda geldiği seviyeye yönelik en somut tespitler, aday ülkelerin üyelik müzakerelerini yürütmekten ve izlemekten sorumlu olan Komisyon tarafından hazırlanan ilerleme raporlarında yapılmıştır.³⁰ Türkiye'nin geldiği aşama ise, Türkiye genelinde hava trafiğini düzenlemekten

²⁸ European Council, "The Provision of Air Navigation Services in the Single European Sky (the Service Provision Regulation)" EC Regulation, No 550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004, p. L 96/10-19, <http://eur-lex.europa.eu> (Erişim tarihi: 08.07.2012).

²⁹ Salih Uygur Kılınç, *a.g.e.*, s. 197.

³⁰ M. Hakan Keskin, *a.g.e.*, s. 261.

sorumlu olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü ile doğrudan görüşmeler ve konu ile ilgili literatür taraması yapılarak tespit edilmeye çalışılmıştır.

Avrupa Birliği'nin Tespitleri

Komisyon, 12 Ekim 2011'de yayımlandığı Türkiye'nin son ilerleme raporunda,³¹ hava taşımacılığı konusunda bazı ilerlemeler kaydedildiğini belirtmiştir.

Havacılık alanındaki AB ile ilişkiler bakımından yeni bir hukuki dayanak teşkil edecek olan *AB-Türkiye Yatay Havacılık Anlaşması*'nin³² son aşamada olduğunu ifade eden Komisyon, Türkiye'nin, *Tek Avrupa Hava Sahası Girişimi* ile oluşacak havacılık yapısına entegre olma konusunda istekliliğini tekrarlamıştır. SHGM'nin, denetçiler için *uçuş operasyon el kitabı* yayımladığını, piyasada yaygın olarak kullanılan bilgisayarlı rezervasyon sistemleri ile ilgili bir yönetmelik çıkardığını belirtmiştir. Komisyona göre Türkiye, slot tahsisi hususundaki ulusal düzenlemelerde büyük ölçüde ilgili AB müktesebatına uyumludur ve Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği (*International Air Transport Association-IATA*)'nin *Dünya Çapında Uçuş Planlama Rehberi* dokümanına dayanmakla birlikte, özellikle slot yetkisine sahip kuruluşun bağımsızlığı konusunda uygulamayı geliştirmek için çaba göstermesi gerekmektedir. Komisyon, SHGM'nin kurumsal ve teknik kapasitesinin sektördeki büyüme hızını takip edememesi, insan kaynakları kapasitesinin yetersizliği, SHGM personelinin sıklıkla değişmesi gibi konuların ciddi

106

Security
Strategies

Year: 8

Issue: 16

³¹ European Commission "Enlargement Strategy and Main Challenges 2011-2012 Turkey", **2011 Progress Report**, Communication from The Commission to the European Parliament And The Council, Brussels, 12.10.2011.SEC(2011) 1201 final, p.41, <http://eur-lex.europa.eu>. (Erişim tarihi: 08.07.2012).

³²Yedi yılı aşkın süredir Türkiye ile AB arasında müzekerelere edildikten sonra 2010 yılı Mart ayında parafe edilen Yatay Anlaşma, ulaştırma faslıının açılması için ön koşuldur. Bkz. Salih Uygur Kılınç, *a.g.e.*, s. 197.

endişe yarattığını ifade etmiştir. Hâlen, hava trafik kontrol üniteleri arasında uçuşların bildirimi, koordinasyonu ve transferi amacıyla kullanılan uçuş mesajı transfer protokolünün uygulanmasına ilişkin uçuş verileri ve gerekliliklerinin değişimiyle ilgili yeterli seviyede bir gelişme kaydedilemediğini belirten Komisyon'a göre, Türkiye ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'ndeki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği, Lefkoşa uçuş bilgi bölgesinde hava emniyeti bakımından ciddi tehlike oluşturmaya devam etmektedir. AB standartlarına uygun kontrol önlemleri, hava güvenliği alanındaki AB taşımacılık müktesebatına yasal ve idari uyumun devamlılığı da dâhil, AB müktesebatını uygulama kapasitesiyle ilgili olarak Türkiye'nin, hava trafiği yönetimi-hava seyrüsefer hizmetleri alanında standardizasyon denetimlerini yürütecek yetkili birim olarak *EASA*'yı kabul etmesi beklenmektedir. Sonuç olarak Komisyon, sivil havacılık konusundaki hazırlık düzeyinin yükseldiğini belirtmekle birlikte, Türkiye'nin Tek Avrupa Hava Sahasına taraf olma niyetini taşıyorsa, hava trafiği yönetimine ilişkin AB müktesebatının uygulanmasına yönelik olarak daha fazla çaba sarf etmesi gerektiğini ifade etmektedir.

Türkiye'nin Girişimleri

Topluluğun ilerleme raporunda değinilmemesine rağmen Türkiye, hava trafik yönetimi konusunda Eurocontrol ile müşterek olarak Tek Avrupa Hava Sahası konseptine uyum sağlamak, hava trafik kapasite ve güvenilirliğini artırmak amacıyla Ankara'da çok önemli bir girişimi hayata geçirmek üzeredir. SMART³³ adı verilen söz konusu proje kapsamında hava trafiği yönetimi (*Air Traffic Management-ATM*) sistemlerinin³⁴ bilgi ağı yapısı ile desteklenerek

³³ Systematic Modernization of Air Traffic Management Resources in Turkey: Türkiye'deki Hava Trafik Yönetim Kaynaklarının Sistemik Modernizasyonu.

³⁴ Saha Kontrol Merkezi (*Area Control Centre-ACC*), Yaklaşma Kontrol (*Approach-APP*), Meydan Kontrol Kuleleri (*Tower-TWR*) ve çevre ünitelerinin [Hava Savunma Bildirim Hücresi (*Air Defence Notification Cell-ADNC*), Birleştirilmiş Hava Operasyonları Merkezi (*Combined Air Operations Centre-CAOC*), Havacılık Enformasyon Servisi (*Aeronautical Information Services-AIS*), Uçuş Bilgi Merkezi

Türk hava sahasında verimli, etkin, güvenli hava trafik kontrol hizmetinin sağlanması hedeflenmiştir. Projenin yürürlüğe girmesi ile mevcut durumda iki Uçuş Bilgi Bölgesi (*Flight Information Region-FIR*)’nden (Ankara ve İstanbul) oluşan Türk Saha Kontrol Hizmeti, bu kapsamda Ankara ACC’den sağlanacak olup İstanbul, Antalya, Adnan Menderes, Dalaman, Bodrum ATC’ler (*Air Traffic Center*) APP ve TWR hizmeti verecektir. Ayrıca KKTC Hava Sahası, Ercan ACC/APP tarafından kontrol edilecektir. SMART projesi kapsamında günümüzün modern teknolojisini içeren ana sistemler³⁵ temin ve tesis edilecektir. Buna ilave olarak hava trafik kontrolünün yapıldığı mekânların akıllı binalar olarak inşası için bölgesel ihtiyaçlara göre projelendirmeler tamamlanmıştır.³⁶

AB-Eurocontrol’ün düzenlemeleri Türkiye’nin taraf olduğu Chicago rejiminden çoğu noktada ayrılmış durumdadır. AB-Eurocontrol anlaşmalarına aday ülke statüsünde iştirak eden Türkiye’nin 1945 yılında taraf olduğu Chicago Anlaşması’nı iptal etmesinin önünde *uluslararası anlaşmaları iptal etmeyi belli koşullara bağlayan* Anayasa’nın 90’ıncı maddesi engel olarak bulunmaktadır.³⁷ Ancak bu engel aşılamayacak nitelikte değildir. Ayrıca, Türkiye’nin Yunanistan ile Ege denizi üzerinde yaşadığı siyasi sorunlar³⁸ Avrupa ile iş birliğinin önündeki bir başka engeldir. Türkiye’nin Chicago Sözleşmesi’ne dayandırdığı tezlerinin haklılığının kabulünün üyelik sonrasında daha kolay olacağı öngörülmektedir.

(*Flight Information Centre-FIC*) vb.]

³⁵ SDPS (Gözetim Veri İşleme Sistemi), ARTAS (ATM Gözetim Takipçi ve Sunucu), FDPS (Uçuş Bilgi İşleme Sistemi), Güvenlik Ağları, STCA (Kısa Vadeli Çatışma İkazı), APW (Saha Yakınlık İkazı), MSAW (Asgari Güvenli İrtifa İkazı) ve MTCD (Orta Vade Çatışma Algılaması), HMI (İnsan Makine Arayüzü) vb.

³⁶ Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, “Türkiye ATM Kaynaklarının Sistematik Modernizasyonu Projesi” (www.dhmi.gov.tr) (Erişim tarihi: 08.07.2012).

³⁷ Salih Uygur Kılınç, *a.g.e.*, ss.201-203.

³⁸ Özgül Eren, “Ege Sorunlarında Muhatap Değişikliği: AB’nin Ege Sorunları”, *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Ankara, 2007, 1-17, ss. 1-4.

Sonuç

AB genelinde, üye ülkelerin kara yolu taşımasında sınırlar ortadan kaldırılmış olmasına rağmen, hava yolu taşımacılığında ulusal sınırlar hâlâ varlıklarını korumaktadırlar. Hava yolu pazarının her geçen gün giderek artan sorunlarına etkin çözümler üretemeyen Topluluk, daha şimdiden kayda değer sorunlarla baş etmek zorunda kalmıştır. Diğer sektörler gibi, daha yüksek oranda hukuki düzenlemeye tabi olan havacılık sektörünün sorunlarına yönelik olarak 1990'ların ilk yıllarında *Tek Avrupa Hava Sahası* inisyatifini başlatmıştır. Topluluk tarafından 2008 yılında yayımlanan 1008 Sayılı Yönerge ile Avrupa havacılık sektörünün hukuki altyapısı yeniden düzenlenmiştir. Türkiye'nin 2005 yılında başladığı müzakere sürecinde hava taşımacılığı konusunda geldiği seviye Komisyon tarafından hazırlanan 2011 İlerleme Raporunda tespit edilmiştir. Söz konusu raporda Komisyon, sivil havacılık konusunda Türkiye'nin hazırlık düzeyinin yükseldiğini belirtmekle birlikte, hava trafiği yönetimine ilişkin AB müktesebatının uygulanmasına yönelik olarak daha fazla çaba sarf etmesi gerektiğini ifade etmektedir. Ancak Türkiye'de, *SMART Projesi* ile sadece Avrupa'nın değil, dünyanın en modern hava trafik yönetim sistemlerinden birisi oluşturulmaktadır. Yasal düzenlemeler adına yapılması beklenenlerin ise kısa vadede çözüleceği öngörülmektedir.

Sonuç olarak, Topluluğun, milenyumun ilk yıllarında yüzleşmek zorunda kaldığı havacılık sektörü sorunlarını çözmekte pek başarılı olamadığı görülmektedir. 2005 yılında tam üyelik müzakerelerine başlayan Türkiye'nin ise (*hukuki altyapı açısından minör seviyede belli düzenlemeler sonrası*) Avrupa tek hava pazarına entegrasyon için teknik açıdan hazır, üstelik birçok Topluluk üyesi ülkeden ileride olduğunu söylemek mümkündür.

SUMMARY

Although all restrictions along the national borders have been abolished while transporting on roads among the member states, it cannot be said for the air transport all over the EU. The community which cannot produce effective solutions to the problems that are growing with each passing day has to cope with considerable congestions and delays. Problems of a higher proportion of the aviation sector will be more difficult to solve in the coming years. For this reason, The Single European Sky initiative, which is the most comprehensive has launched in the early 1990s. The legal infrastructure of the European aviation industry is reorganized by a regulation (no.1008) in 2008. The position of Turkey in the accession process, which has been launched in 2005, is determined by using progress report, which is released by the Commission for Turkey. The Commission stated that more efforts are needed, while some progresses have been took place, on the way of harmonization of air traffic aspects. However, the Commission ignore that Turkey's Smart Project is one of the biggest and postmodern projects not only in Europe but also all around the world. As a result, it can be said that, in the first years of millennium, the EU's success in solving the problems of aviation is limited. On the other side, Turkey, launched the negotiation process for membership in 2005, is ready to integrate to the European Single Sky by all means, except minor legal regulations.

110

Security
Strategies

Year: 8

Issue: 16

KAYNAKÇA

Kitaplar:

DINAN Desmond, *Avrupa Birliği Tarihi*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2008.

KESKİN M. Hakan, *Doğru Sanılan Yanlışlarla Avrupa Birliği*, ABGS Yayını, Ankara, 2010.

KILINÇ Salih Uygur, *Avrupa Birliği-EUROCONTROL, Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve Türkiye*, Onikilevha Yayıncılık, İstanbul, 2011.

SORGUCU Ayhan, *Hava ve Uzay Hukuku*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2012.

SÖZER Bülent, *Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2012.

ÜLGEN Hüseyin, *Hava Taşıma Sözleşmesi*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No: 201, Ankara, 1987.

Makaleler:

BREHMER Thomas, “Operational Leadership of Total Airport Management”, Henry Stewart Publications, 1750-1938 *Airport Management*, Vol 5, No. 3, April–June 2011.

BRUINSMA Frank, TIERVELD Piet, BRONS Martijn, “Comparative Study of Hub Airports in Europe: Ticket Prices, Travel Time and Rescheduling Costs” *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, Vol: 91, No.3, 2000.

EREN Özgül, “Ege Sorunlarında Muhatap Değişikliği: AB'nin Ege Sorunları”, *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, 2007, Ankara.

High-level group, “Single European Sky” European Commission, Directorate-General for Energy and Transport, *Report of the high-level group*, November 2, Office for Official Publications of the European Communities, 2000.

JANKOVEC Olivier, “The global crisis: A unique opportunity to reconsider aviation policy at European and national levels”, *Airport Management*, Henry Stewart Publications, 1750-1938 July–September 2009, Vol: 3, No. 4.

MCMILLAN David, “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.

MUMFORD Richard, “ETSI Creates Aeronautical Technical Committee”, International Report, *Microwave Journal*, August 2009.

O'REGAN Michael, “On the Edge of Chaos: European Aviation and Disrupted Mobilities” *Mobilities*, February 2011, Vol: 6, No. 1.

REAGAN Daniel B., “Putting International Aviation into the European Union Emissions Trading Scheme: can Europe Do It Flying Solo?”, *Boston College Environmental Affairs Law Review*, 2007-08. Vol: 35:349.

SAVIĆ Iva and KAPETANOVIĆ Ana, “Reaching for The European Sky” *PPP god. 50, 165, str.*, 2011.

UVA Rita Sousa, “Legal and Regulatory Review EASA’s new fields of competence in the certification of aerodromes” *Airport Management*, Henry Stewart Publications, 1750-1938, October–December 2010, Vol: 5, No. 1.

Hukuki Metinler:

Convention on International Civil Aviation, 7 December 1944, <http://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944a.pdf> (Erişim tarihi: 08.07.2012).

European Economic Communities, “Licensing of air carriers”, Council Regulation No. 2407/92 of 23 July 1992, *Official Journal*, L 240, 24.08.1992, p. 0001–0007, <http://eur-lex.europa.eu> (Erişim tarihi: 08.07.2012).

European Economic Communities, “Access for Community air carriers to intra-Community air routes”, Council Regulation, No. 2408/92 of 23 July 1992, *Official Journal*, L 240, 24.08.1992, p. 0008–0014, <http://eur-lex.europa.eu> (Erişim tarihi: 08.07.2012).

European Economic Communities, “Fares and rates for air services”, Council Regulation No. 2409/92 of 23 July 1992, *Official Journal*, L 240, 24.08.1992, p. 0015–0017, <http://eur-lex.europa.eu> (Erişim tarihi: 08.07.2012).

European Commission, “The creation of the Single European Sky” Commission of the European Communities, Communication from the Commission to the Council and the European Parliament, Brussels, 6.12.1999, COM(1999) 614 final/2, <http://eur-lex.europa.eu> (Erişim tarihi: 08.07.2012).

European Commission, “Single European Sky II: towards more sustainable and better performing aviation” Communication from the Commission, Brussels, 25.6.2008, COM(2008) 389 final, {SEC(2008) 2082}, <http://eur-lex.europa.eu> (Erişim tarihi: 08.07.2012).

European Commission,” Common Rules on air traffic flow management”, Commission Regulation (EU) No. 255/2010, of 25 March 2010, *Official Journal of the European Union*, 26.3.2010, L 80/10, <http://eur-lex.europa.eu> (Erişim tarihi: 08.07.2012).

European Commission “Enlargement Strategy and Main Challenges 2011-2012 Turkey”, *2011 Progress Report*, Communication from The Commission to the European Parliament And The Council, Brussels, 12.10.2011.SEC (2011) 1201 final, <http://eur-lex.europa.eu> (Erişim tarihi: 08.07.2012).

European Council, “The Framework for the creation of the single European sky (the framework Regulation)”, EC Regulation, No. 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 Statement by the Member States on military issues related to the single European sky, *Official Journal L* 096, 31/03/2004, p. 0001 – 0009, <http://eur-lex.europa.eu> (Erişim tarihi: 08.07.2012).

European Council, “The provision of air navigation services in the single European sky (the service provision Regulation)” EC Regulation, No. 550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004, p. L 96/10-19, <http://eur-lex.europa.eu> (Erişim tarihi: 08.07.2012).

European Council, “Organization and use of the airspace in the single European sky (the airspace Regulation)”, EC Regulation, No 551/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004-Commission statement, *Official Journal*, L 096, 31/03/2004, p. 0020-0025, <http://eur-lex.europa.eu> (Erişim tarihi: 08.07.2012).

European Council, “The Interoperability of the European Air Traffic Management network (the interoperability Regulation)”, EC Regulation, No 552/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004, *Official Journal of the European Union*, 31.3.2004, p. L 96/26, <http://eur-lex.europa.eu> (Erişim tarihi: 08.07.2012).

European Council, “Establishment of a Joint Undertaking to develop the new generation European air traffic management system (SESAR)”, EC Regulation, No. 219/2007 of 27 February 2007 L 64/1-11, <http://eur-lex.europa.eu> (Erişim tarihi: 08.07.2012).

European Council, “Establishing common rules for the operation of air services in the Community” EC Regulation, No. 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008, *Official Journal of the European Union*, L 293/1-20, <http://eur-lex.europa.eu> (Erişim tarihi: 08.07.2012).

Resmî Yayınlar:

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, “Türkiye ATM Kaynaklarının Sistemik Modernizasyonu Projesi”, www.dhmi.gov.tr, (Erişim tarihi: 08.07.2012).

Single European Sky Air Traffic Management Project <http://www.Eurocontrol.int/dossiers/single-european-sky> (Erişim tarihi: 08.07.2012).

115

Güvenlik
Stratejileri

Yıl: 8

Sayı:16