

HAVA SAHASI EGEMENLİĞİ'NDE DÖNÜŞÜM: TÜRKİYE'DE HAVA SAHASI ESNEK KULLANIMI

Yusuf Volkan YÜCEL¹

Özet

Modern devletin bir unsuru olan egemenlik kavramı diğer bir unsuru olan toprak üzerinde 16.yüzyılda doğmuştur. Toprak unsuruna 20.yüzyılda hava unsuru ilavesiyle 18.yüzyıl sonunda ortaya çıkan ulus devlete, toprak ve karasuları üzerindeki hava sahasında egemenlik hakkı verilmiştir. Sivil ve askeri hava araçları ayırımının yapıldığı bu egemenlik hakkı, 20.yüzyıl sonundan itibaren ulus devlete verilen yeni rol bağlamında dönüştürülmek istenmektedir. Ulus devletin yeni rolü, ulusal ağlar vasıtasıyla transfer edilen uluslararası ağlarca alınan kararların (üretilen politikaların) uygulanabilmesini sağlamaktır. Maastricht Antlaşması ile devletler üstü olma yolunu açan Avrupa Birliği (AB), ürettiği politikaların uygulanmasında önüne çıkan engelleri yeni vasıtalar ve yollar kullanarak temizlemeye çalışmaktadır. Avrupa hava sahasında bütünlük isteyen AB, Türkiye'nin de dâhil olduğu ilgi sahasındaki ulus devletlerden kendi içlerinde ve birbirleriyle sivil-asker iş birliği yapmalarını istemektedir. Politika süreç analiz modelinden yararlanılan bu makalenin amacı üretilen söz konusu politikanın nasıl oluştuğunu ve niçin aday ülke Türkiye'ye transfer edilerek uygulanmaya çalışıldığını ortaya koyarak görünmeyen yüzü sahnelemektir.

Anahtar Kelimeler: Egemenlik, Hava Sahası, Sivil-Asker İş Birliği, FIR, Politika Transferi

¹ Doktora Öğrencisi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yönetim Bilimleri Anabilim Dalı, vulcankdz@gmail.com, ORCID No: <https://orcid.org/0000-0001-8164-5246>.

TRANSFORMATION IN AIRSPACE SOVEREIGNTY: FLEXIBLE USE OF AIRSPACE IN TURKEY

Abstract

Sovereignty as an element of the modern state emerged on land as another such element in the 16th century. With the addition of the element of air to the element of land, the nation state, emerging by the end of the 18th century, was granted sovereignty over the land and its territorial waters. This right of sovereignty that differentiates civilian and military aircraft, is intended to be transformed in the context of the new role given to the nation state since the end of the 20th century. The new role of the nation state is to ensure that the decisions (policies developed) taken by international networks transferred through national networks are able to be implemented. The European Union (EU) having made inroads into becoming a supra-state with the Maastricht Treaty, tries to debureaucratize in the implementation of its policies by using new instruments and ways. The EU, who has called for integrity in the European airspace, requires that nation-states including Turkey affiliate with their own internal civil-military cooperation with each other. Using the policy process analysis model, this article aims expose the unseen face of the EU by demonstrating how these policies are formed and the reasons behind the attempts to have then transferred into, and enforced upon Turkey as a candidate state.

Keywords: Sovereignty, Airspace, Civil-Military Cooperation, FIR, Policy Transfer

Giriş

Biyosfer² içinde yaşam mücadelesi veren insan kendi arzusuyla veya bir zorunluluktan dolayı mal ve hizmet ulaşımında zamandan tasarruf sağlayan hava taşımacılığını kullanmaktadır. Hava taşımacılığı barış şartlarında ve normal dönemde giderek artan ihtiyacı karşılayabilmek için iki ana sorunla uğraşmaktadır. Biri, hava aracının kalkış ve iniş yapacağı hava meydanı altyapı sorunu; diğeri ise, ulus devletlerin egemenlik hakkı olan hava sahalarındaki kendi güvenlikleri için yerleşik olan kısıtlamalar ile uluslararası hava sahalarıdır. Zamansal gecikmeye neden olan bu iki ana sorun, hava meydanı yönetimi, hava sahası yönetimi ve egemenlik ile ilişkilidir. Bir uçağın bir dakika gecikmesinin maliyeti ortalama 62 litre yakıt

² Litosfer, hidrosfer ve atmosferde troposfer katmanından oluşan; kutuplardan ekvatora, denizlerin derinliklerinden dağların yüksekliğine değişken ortalama 16-20 km. arasında olan yeryüzüdür (Kusky, 2005).

ve atmosfere saldığı 160 kilogram karbondioksit gazıdır (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü [SHGM]: 2015). Buna uçağın her parçasının yorgunluk maliyeti gibi maddi ve manevi maliyetler eklendiğinde her bir dakika gecikme taşıyıcı firma için kelebek etkisi yaratmaktadır. Havacılık sektöründe bulunan rekabet halindeki her birim daha az maliyetle daha fazla fayda elde etme peşinde olduğundan iki ana sorunun çözüm adresi olan devlete baskı yapar.

Sürekli artan nüfusun ihtiyaçlarının kıt kaynaklarla etkin, verimli ve eşit olarak nasıl karşılanacağı, hizmet etmek amacıyla var olan devlet aklının sorunudur. Her saniye yeni bir sorunla karşılaşmakta olan devlet aklı, medya araçları, baskı grupları, devlet zekâsı ve/veya kendi isteğiyle gündeme alınanı çözmek için politika üretir, kanunlaştırır; uygular ve geri beslemeyle bu politikayı günceller. Eşit egemen devletlerin kendi istekleriyle egemenlik haklarından bir kısmını devrederek oluşturdıkları veya katıldıkları devletler üstü yapılarda da aynı yol takip edilmektedir. Günümüzde eşit egemen devletlerden, devletler üstü yapılarca üretilen politikaların uygulayıcısı olmaları istenmektedir. Bununla birlikte eşit egemen bir devlet aklının, egemenliğin ve dolayısıyla kendi sağlığı için devletler üstü akıl tarafından veya zekâsı vasıtasıyla uygulatılmak istenen politikanın her kelimesini bağlaçlarıyla birlikte detaylı bir analizden geçirdiği düşünölmektedir.

Dünya Savaşları, hava sahasının, hava araçlarının ve bu araçları görececek, ayırt edecek, hizmet sunacak, gerektiğinde zarar vermesini önleyecek sistemlerin önemini ortaya çıkararak havacılık sektörünün doğmasına ve gelişmesine sebep olmuştur. Devletler, hava sahasına ilişkin düzenlemeler yapılması ve kurallar konması gerektiğini beyan etmişler ve sözleşme imzalamışlardır. 1919 Paris Sözleşmesi ve yerine geçen 1944 Şikago Sözleşmesi kamu uluslararası hava hukukudur (Bartsch ve Williams, 2017: 10).

Hava taşımacılığı sorunu devletler üstü AB'de gündeme taşınır, bir politika üretilir ve uygulanmaya başlanır. Bu politikanın adı “Tek Avrupa Hava Sahası (Single European Sky – SES)” inisiyatifi bağlamında oluşturulan “Hava Sahası Esnek Kullanım (Flexible Use of Airspace – FUA)”dır. Şikago Sözleşmesi'ne bağlı kalarak hedefi bağlamında düzenlemeler yapan politika, sivil ve askeri hava sahası sınıflandırmasını ortadan kaldırarak hava sahasının bir bütün olarak günlük zamansal ihtiyaca göre kullanılmasını sağlamayı hedeflemektedir (OJE: 24.12.2005, L 342). Bu sayede sivil hava araçlarının zamandan tasarruf edeceği; daha az yakıt harcayacakları; daha az çevreyi kirletecekleri ve en önemlisi kamu memnuniyeti sağlanacağı görünür yüz olarak sahnelenmektedir. Sahnede sergilenen memnuniyet vericidir.

Politika süreç analiz modelinden yararlanılan bu makalede öncelikle hava sahasında egemenlik, FUA politikasının nasıl geliştiği ve uygulandığı betimlenecektir. Müteakiben değerlendirmede FUA politikasının görünmeyen yüzü sahnelenecek ve Türkiye hava sahası egemenliğine etkisi betimlenerek açıklanacaktır.

1. Hava Sahasında Egemenlik

Egemenlik sözcüğünün kökeni, Eski Türkçe (8-11.yüzyıl arası)'de "ige, ie", sahip; Orta Türkçe (11-16.yüzyıl arası, İslamiyet'e giriş ile)'de "itli", sahip, efendi, Tanrı (Gülensoy, 2007: 315) anlamındadır. Halk dilinde men eki ile birlikte eğemen, bir nesneyi elinde bulunduran, onun iyisi, yöneticisi olan; ekemen, kendi başına buyruk, başkalarına boyun eğmeyen (Eyuboğlu, 1988: 102) anlamına gelir ve lik eki ile birlikte egemen olma durumunu ifade eder. Türkçe'de "hâkimiyet" veya "egemenlik" olarak bilinen "sovereignty", Latince'de "süper" kökünden türeyen "supernus" sıfatını ve "suzerain" sözcüğünü karşılar ve "benzerlerinden üstte bulunma" anlamına gelir (Koçak, 2006: 64). Modern hukukta egemenlik, devletin kayıtsız ve şartsız bağımsızlığına sahip olması, diğer devletlerle hukuken eşit durumda bulunması ve sahip olduğu üstün kudret ve kuvvete ülke dâhilinde karşı gelebilecek bir başka kudret ve kuvvetin bulunmamasıdır (Taneri, 2015: 72). Devletlerarası hukuk devletlerin eşitliği üzerine kuruludur. Avrupa'da 1648 yılındaki Westphalia Antlaşması'nı temel alan devletlerarası hukuk (Pazarcı, 2013: 19), iki veya daha fazla devletin ilişkiye girmesinin her birinin onayı ile mümkün olacağını (Pazarcı, 2014: 13), devletlerin eşit olduğunu belirtmektedir. Makalede egemenlik sözcüğü "nesnenin zirvedeki sahibi" anlamında kullanılmıştır.

Bedeniyle özne olan insan, aynı zamanda nesnesi olan bedenini, çözüm yolları üreten zekâsının vasıtasıyla, zirvedeki ayırt eden akıl üzerinden yönetir. İnsanın bir bütün olarak var olabilmesi ve eylemlerini gerçekleştirebilmesi nesne olan bedenin sağlıklı olmasına bağlıdır. Sağlıklı bedenin akıl sağlığı da yerinde olur. Nesne olan sağlıklı beden aklının isteklerine boyun eğer. Akıl sağlığının bozulması nesne olan bedenin sağlığının bozulmasına da sebep olur. Söz konusu akıl diğer akıllarla da öznel olarak iletişim halindedir. Bir akıl diğer akılların üç çeşit (akla, zekâyaya, bedene) eylemine maruz kalarak boyun eğdirilebilir. Devlet te insan gibidir.

Hava sahasındaki sorun için baskı yapılan devlet, bugüne kadar en iyi George Jellinek (1851-1911) tarafından üç öge kuramı ile tanımlanmıştır (Doehring, 2018: 24). Bu kurama göre devlet, sınırlı bir toprak parçası üzerinde oturan, egemen bir güç tarafından yönetilen birlik haline gelmiş insan topluluğundan oluşmaktadır (Bulgan, 2020: 130). Devlet'in var olabilmesi

için gerekli olan üç öge, toprak, insan ve egemen güçtür. Devletin ancak ve ancak litosferde toprak üzerinde var olabileceğini, yani litosferdeki yer altında da, hidrosferde de, atmosferde de devletin var olamayacağını belirten Jellinek, bir devletin bir diğerine tek taraflı ya da iki taraflı uluslararası sözleşme uyarınca toprağı üzerinde egemenlik kullanma yetkisi verebileceğini beyan eder (Bulgan, 2020: 131). Ayrıca bu yetki devrine rağmen devletin egemen olmayı sürdüreceğini ifade eder (Bulgan, 2020: 156). Var olabilmek, varlığını kabul ettirebilmek, bir davranış kalıbına sahip olmak ve geliştirebilmek bir toprak parçası üzerinde gerçekleşir. Bununla birlikte günümüzde devlete egemenlik hakkı toprağı ilave olarak su ve hava için de tanınmıştır (Doehring, 2018: 36). Jellinek'in devlet tanımını, sınırlı bir biyosfer içinde yaşayan³ ve egemen bir güç tarafından yönetilen birlik haline gelmiş insan topluluğı olarak güncelleyebiliriz. Özne olan devlet, akli (iktidar) vasıtasıyla zekâsını (örgütü) kullanarak nesnesi olan devleti yönetir. Bir devlet akli, diğer bir devlet akli ile yaptığı sözleşme ile sınırlı yetki devriyle nesnesi olan devletin zirvedeki sahibini kısıtlatır; söz hakkı vardır ama artık zirvede değildir. Jellinek, egemenlik ile örgütüyle var olan devlet iktidarının karıştırılmaması gerektiğini vurgular (Bulgan, 2020: 137). Anayasa ile beliren devletin egemen gücü, devlet iktidarı tarafından temsil edilmektedir. Türkiye Cumhuriyeti'nde 1921 ve 1924 Teşkilatı Esasiye Kanunlarında hâkimiyet terimi; 1961 ve 1982 Anayasalarında egemenlik terimi kullanılarak egemenliğin kayıtsız ve şartsız milletin olduğu beyan edilmektedir. Türkiye'de egemenlik millete aittir; iktidar, milletin çoğunluğundan gücünü almakla birlikte milletin bütününe temsil etmektedir.

Hava sahasındaki soruna çözüm üretmesi için baskı kurulan devlet, aslında devlet iktidarındır. Hava ülkesi, hava ulaşımı ve hava araçlarının rejimi konuları ilk kez 1910 yılında Paris'te ve Verona'da yapılan konferanslarda ele alınır. Fransız ve Almanlar hava ülkesinin serbestliğini, İngilizler ise hava ülkesinde devlet egemenliğini savunur (Pazarcı, 2013: 410). Birinci Dünya Savaşı, hava ülkesine ilişkin bir düzenlemeye ihtiyaç olduğunu gösterir. Savaş sonrası 13 Ekim 1919 tarihinde kamu uluslararası hava hukukuna ilişkin ilk büyük çok taraflı antlaşma olan Paris Sözleşmesi imzalanır (Oduntan, 2012: 62). Havanın tıpkı toprak gibi bir ulusun parçası olduğu ve ulusların yabancıları uzak tutma hakkına sahip olduğu ilkesinden yola çıkan Sözleşme (Banner, 2008: 65), barış zamanında sivil hava araçlarına ilke olarak serbest geçiş hakkı tanımakla birlikte izin alma şartı getirir. (Pazarcı, 2013: 411). İngilizlerin hava ülkesinde devlet egemenliği tezi kabul edilir.

³ Yaşamak, diri olmak, sağlıklı olmak anlamına gelmektedir (Eyuboğlu, 1988: 381). Günümüzde insan biyosfer içinde diri ve sağlıklı olarak var olabilmektedir.

İkinci Dünya Savaşı ile birlikte hava sahasında egemenliğin önemi daha da artmış ve Savaş, havacılık sektöründe gelişime hız kazandırmıştır. Savaş sona ermeden 1944 yılında toplanan Türkiye'nin de yer aldığı Şikago Konferansı'nda, 1947 yılında Birleşmiş Milletler (BM) ajansı olarak faaliyete geçen International Civil Aviation Organization (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü-ICAO) kurulması kararı alınır (ICAO, 2020). Paris Sözleşmesi'nin yerini alan kamu uluslararası hava hukukuna ilişkin Şikago Sözleşmesinin ilk maddesindeki “akit devletler, devletlerin ülkeleri üstündeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır hâkimiyeti haiz olduklarını kabul ederler” (RG: 12.06.1945, 6029) ifadesiyle, devletlerin bir hava sahası olduğu ve bu hava sahasında egemenlik hakları olduğu kabul edilir. Sözleşmenin ikinci maddesi ile devletin ülkesi, “devletin hâkimiyeti, hükümlerliği, himayesi veya mandası altında bulunan arazi ile ona bitişik bulunan kara sularıdır” (RG: 12.06.1945, 6029) beyanı ile bu hava sahasının kapladığı alan, toprak parçası ve karasuyu üstü olarak işaret edilir. Üçüncü madde ile devlet ve sivil hava araçları ayrılır. Sözleşmenin sadece sivil hava araçlarını kapsadığı belirtilir. Sözleşmeyi imzalayan devletler egemen oldukları hava sahasında devlet hava araçları için düzenleme yaparken sivil hava araçlarının seyrüseferinin emniyetini temin edeceklerini kabul ederler (RG: 12.06.1945, 6029).

Avrupa havacılık politikalarını gözden geçirmek, tartışmak ve koordine etmek amacıyla ICAO ve Avrupa Konseyi tarafından 1955 yılında Türkiye'nin de kurucu üye olduğu hükümetler arası kuruluş olan Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (European Civil Aviation Conference – ECAC) kurulur (MacKenzie, 2010: 154).

Avrupa'da sivil ve devlet hava araçlarının sayısındaki artış Avrupa hava trafik yönetimini ve emniyetini geliştirmeyi gerektirmiştir. Avrupa'daki havacılık katılımcılarının (sivil ve askeri) çalışmalarını tek merkezden koordine ve kontrol etmek amacıyla 1963 yılında Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü (European Organisation for the Safety of Air Navigation - EUROCONTROL)⁴ kurulur (EUROCONTROL, 2020; RG: 04.01.1989, 20039).

⁴ Belçika, Fransa, Almanya, Lüksemburg, Hollanda, Birleşik Krallık, İrlanda, Portekiz, Yunanistan, Malta, Türkiye (1989 yılında üye), Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY, Kıbrıs adıyla), Macaristan, İsviçre, Avusturya, Danimarka, Norveç, Slovenya, İsveç, Çek Cumhuriyeti, İtalya, Romanya, Bulgaristan, Hırvatistan, Monako, Slovakya, İspanya, Kuzey Makedonya, Moldova Cumhuriyeti, Finlandiya, Arnavutluk, Bosna Hersek, Polonya, Ukrayna, Sırbistan, Ermenistan, Litvanya, Karadağ, Letonya, Gürcistan, Estonya olmak üzere 41 üye devletten ve İsrail ile Fas olmak üzere iki kapsamlı sözleşme devletinden oluşmaktadır.

Türkiye, hava sahasına ve sivil havacılığa ilişkin uluslararası düzenlemelere ve iş birliğine aktif olarak katılmakla birlikte kendi hava sahasını tanımlayan ve sorumluları belirleyen “Sivil Havacılık Kanunu”nu, Şikago Sözleşmesi’nden 38 yıl sonra 1983 yılında çıkarır. Kanunun aşağıda yer alan 7.maddesinde hava sahasının tamamı veya bir bölümünde uçuş yasağı için Bakanlar Kurulu ve Genelkurmay Başkanlığı görüşü istenirken, 2018 yılında hava sahasında egemenliğin sahibi Türk milletinin yürütme gücü temsilcisi olan Cumhurbaşkanı yetkili kılınmıştır (RG: 19.10.1983, 18196). Söz konusu kanunun 90.maddesine göre Türk devlet hava araçlarının ulusal ve uluslararası hava sahasında yapacakları uçuşlarla ilgili kurallar Türkiye Cumhuriyeti yürütme gücü tarafından belirlenmektedir (RG: 19.10.1983, 18196). Türkiye’nin (egemen olan milletin) askeri uçakları uluslararası hava sahasında Türkiye’nin yürütme gücü tarafından belirlenen kurallara uymaktadırlar.

“Cumhurbaşkanı, kamu düzeni ve emniyet mülahazaları ile veya askeri sebeplerle geçici veya devamlı bir tedbir olarak, Türk hava sahasının tamamını veya belirli bölümünün kullanılmasını veya muayyen bölgeler üzerinden uçuşu yasak edebilir veya sınırlayabilir. Uçuş güvenliğini sağlamak amacı ile Genelkurmay Başkanlığı ve Ulaştırma Bakanlığınca konulacak diğer sınırlamalar, bu hükme tabi olmaksızın Ulaştırma Bakanlığınca uygulanabilir” (RG: 19.10.1983, 18196).

Şikago Sözleşmesi bağlamında Türkiye Cumhuriyeti hava sahası egemenliği, sınırları antlaşmalarla belirlenmiş kara parçası, ada ve adacıklar ve karasuları üstü olarak kabul edilmektedir. “Türk karasularının genişliği altı Deniz Mili (Nautical Mile - NM)’dir. Cumhurbaşkanı, belirli denizler için, o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları göz önünde bulundurmak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla, altı NM’nin üstünde karasuları genişliğini tespit etmeye yetkilidir” (RG: 29.05.1982, 17708). Türkiye, karasularının azami sınırının 12 NM olabileceğini kabul eden 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne imza koymamıştır (Yaycı, 2020: 91). Yunanistan’ın karasularını 12 NM yapması durumunda Karasuları Kanunu çerçevesinde Cumhurbaşkanı’nın hızlı reaksiyon gösterme yetkisi bulunmaktadır. Türkiye, Yunanistan’ın 1931 yılındaki altı NM olan karasularını “Sivil Havacılık ve Hava Polisliği” ile ilgili hususlarda 10 NM’ye çıkardığı kararnamesini 1975 yılında dünyaya ilan etmesiyle eş zamanlı olarak itiraz etmiştir (Yaycı, 2020: 165).

Hava sahasında egemenlik Türk milletine aittir. Türkiye’nin bir başka devlete yetki devredebilmesi ancak ve ancak egemen olan Türk milletinin rızası ile olabilir. Türkiye’nin Avrupa hava sahasında bütünlük isteyen, günümüzde AB olarak anılan Avrupa Ekonomik Topluluğu ile ilişkisi 1963 yılında Ankara Antlaşması ile başlar. AB 1999 yılında Türkiye’yi aday

ülke olarak kabul eder. Ancak tam üye olabilmesi için AB müktesebatına uyum sağlaması gereken Türkiye, 2005 yılında müzakerelere başlar. GKRY'nin Kıbrıs adıyla 2004 yılında AB tam üyeliğine kabulü Türkiye'nin hem AB müktesebatına uyumunu hem de müzakere edilmesi gereken fasılların açılması önünde engel teşkil etmektedir. GKRY'nin AB üyeliğini tanımayan Türkiye (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2004), Ankara Anlaşması'nın genişletilen ve Türkiye'nin limanlarını ve hava sahasını GKRY'ne açmasını isteyen ek protokolünü de uygulamamaktadır.

AB Antlaşması 5.maddesine göre AB yetkilerinin kullanımı, yetki ikamesi ve orantılılık ilkelerine tabidir. AB yalnızca üye devletlerin antlaşmalarda kendisine verilen hedeflere ulaşmak için kendisine verdiği yetkiler dâhilinde hareket eder. Yetki ikamesi ilkesine göre, AB münhasır yetkisi dâhilinde olmayan alanlarda, sadece önerilen eylemin hedeflerine üye devletler tarafından merkezi düzeyde veya bölgesel ve mahalli düzeyde yeterince ulaşılamadığında, ancak bunun yerine teklif edilen eylemin ölçüğü veya etkileri AB düzeyinde daha iyi elde edilebilirse harekete geçebilir. Orantılılık ilkesi çerçevesinde, AB eyleminin içeriği ve şekli antlaşmaların amaçlarına ulaşmak için gerekli olanı aşmayacaktır (OJE: 07.06.2016, C 202/1).

AB, arzu edilen hedefe üye devletler tarafından tek başlarına ulaşılamayacağı, ancak hedefin AB şapkasıyla gerçekleştirilebileceği durumlarda bu şapkayı takar.

2. Avrupa'da Fransız ve Alman Tezine Doğru

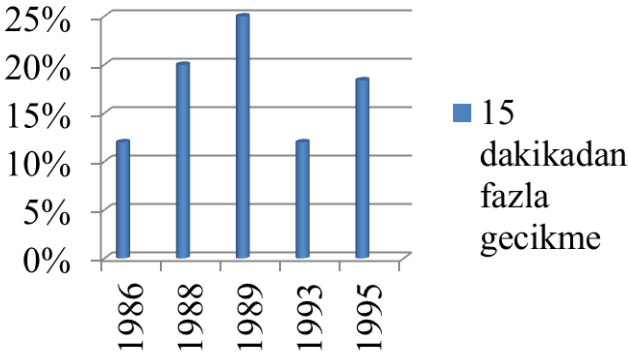
Şikago Konferansı'nda İkinci Dünya Savaşı'nın harap ettiği Avrupa'ya karşı üstün durumda bulunan Amerika Birleşik Devletleri (ABD) tüm hava sahasında serbestlik istemektedir (Kassim ve Stevens, 2010: 23). ABD tezi, Birinci Dünya Savaşı öncesindeki Fransız ve Alman tezi ile örtüşmektedir. Her iki savaş sonrasında kazanan İngiliz tezi olur. Şikago Konferansında isteğini elde edemeyen ABD, havacılık sektöründeki üstünlüğünü korumak ve sınırlanmaksızın ticaret yapabilmek amacıyla devletlerle ikili antlaşmalar yapar. Bu antlaşmalar sonucu ABD havayolu taşıyıcıları ABD'deki herhangi bir havaalanından Avrupa'daki çok çeşitli havaalanlarına ve bu havaalanlarından da diğer Avrupa havaalanlarına yolcu ve kargo taşıyabilirken, Avrupa havayolu taşıyıcıları ABD'de birkaç havaalanına yalnızca kendi devletlerinden yolcu ve kargo taşıyabilmektedir. İnsan ve malların sorunsuz, verimli, güvenli ve serbest dolaşımını sağlamayı amaçlayan AB, kendi hava sahasında üstünlüğü ABD'ye kaptırmış gözükmektedir.

AB Komisyonu (1996) Harita-1'deki uçuş yoğunluğunun sebebini, amacı güvenlik hizmeti sağlamak olan Hava Trafik Kontrol Hizmeti (Air Traffic Control Service - ATC)'nin 1980'li yıllardan itibaren kısıtlayıcı bir faktör olarak ortaya çıkışı olarak açıklar. Grafik-1'deki gecikme yüzdele-
rinin seyahat edenler için milyonlarca saat kayıp anlamına geldiğini ifade eden Komisyon, sorunu altyapı noksanlığı olarak işaret eder. Alınan ön-
lemler sayesinde 1993 yılında trafikte %50'lik artış olmasına rağmen ge-
cikme yüzdesi 1986 yılındaki %12 seviyesine geriler. Avrupa Havayolları
Birliği (AEA), 1994 yılının ortalarından itibaren gecikmelerin tekrar art-
maya başladığını ve 1995 yılında %18,4'e ulaştığını beyan eder.

Harita-1: Avrupa Hava Sahası Yoğunluğu



Grafik-1: Yıllara Göre Gecikme Yüzdesi



Devletlerin hava trafik yönetiminde farklı sistemler kullanmaları gecikmeye sebebiyet vermektedir. Avrupa Parlamentosu, Topluluğun kurumsal mekanizmalarına dayanan tek bir hava trafik yönetim sisteminin kurulması kararını alır (AB Komisyonu, 1996). “Tek Avrupa Pazarı” ile 1985 yılında kara sınırlarını ortadan kaldıran AB, SES inisiyatifiyle de havadaki sınırları ortadan kaldırılmayı hedeflemektedir. AB çatısı altında bütünü oluşturan üye devletlerin egemenlik haklarını tümüyle devretmemesi sorun yaratmaktadır. AB Komisyonu, ulaşımdan sorumlu Komisyon üyesinin başkanlığında üst düzey bir grup kurularak üye devletlerde hava trafiğinin yönetiminden sorumlu taraflarla diyalog başlatılmasını ister (AB Komisyonu, 1999).

AB Komisyonu, ulaşım ve enerjiden sorumlu Başkan Yardımcısı Loyola de Palacio başkanlığında sivil ve askeri hava trafik otoritelerinin, sosyal ortakların ve endüstrinin katılımıyla oluşturulan Üst Düzey Hava Trafik Reformu Grubu raporunda, 2005 yılına kadar “SES” için gerekli yapıların kurulmasının, hava sahasının ortak yönetilmesinin, sivil ve askeri yönetimin kademeli entegrasyonunun önerildiğini açıklar (AB Komisyonu, 2000).

“SES”in oluşturulabilmesi için düzenlemeler yapılarak EUROCONTROL’ün teknik uzmanlığının alınmasına ihtiyaç olduğunu ifade eden AB Komisyonu, askeri iş birliğini organize etmek için gerekli tüm girişimleri yapacağını beyan eder (AB Komisyonu, 2001).

AB, SES inisiyatifi gerçeğe dönüştürmede üye devletlerinin hava sahası egemenlik haklarını terk edememe engelini AB Adalet Divanı ile aşmaya çalışırken ICAO, ilave hava sahası kapasitesi sağlamak için devletlere sivil-asker iş birliği ile hava sahasının esnek kullanımını sağlayan prosedürler oluşturmaları tavsiye kararını çıkartır. AB Adalet Divanı, üye devletlerin üçüncü ülkelerle yaptığı ikili havacılık anlaşmalarının, diğer üye devletlerden gelen havayollarının bu anlaşmaların hükümlerinden yararlanmasına izin vermedikleri için AB Antlaşması’nın temel hükümlerini ihlal ettiğine 31 Ocak 2002 tarihinde karar verir (AB Komisyonu, 2002). ICAO tavsiye kararını da alan AB, üye devletleri adına anlaşma yapma yetkisini de bu karar ile kazanmış olur. Konsey, Komisyonu topluluk mülkiyeti ve kontrolü ilkelerini ilgili üçüncü ülkenin tüm AB ikili Hava Hizmetleri Anlaşmalarına uygulayan yatay anlaşmaları müzakere etmesi konusunda yetkilendirir (Kassim ve Stevens, 2010: 170, 171). AB, 2002 yılında EUROCONTROL’e üye olarak SES inisiyatifi için standartları oluşturmaya başlar.

SES inisiyatifi aslen 1960’lı yıllarda başlar; 2002 yılında AB Adalet Divanı kararıyla yasal dayanağını alır; 2003 yılında Tablo-1’de yer alan

dört tüzükten oluşan yasa tasarısı onaylanır ve 31 Mart 2004 tarihinde AB Resmi Gazetesinde yayımlanır (OJE: 31.03.2004, L 96). Bu tüzüklere 2005 yılında FUA tüzüğü de eklenir.

Tablo-1: SES Tüzükleri

Çerçeve Tüzük (549/2004)		
Hizmet Sağlama Tüzüğü (550/2004)	Hava Sahası Tüzüğü (551/2004)	Karşılıklı Çalışabilirlik Tüzüğü (552/2004)
Hava Sahası Esnek Kullanımı (FUA) Tüzüğü (2150/2005)		

Çerçeve Tüzük (549/2004)'te, SES oluşturma hedefinin devlet egemenliği anlayışının ötesinde olması sebebiyle üye devletlerin tek başına gerçekleştiremeyeceği, bundan dolayı hedefin AB Antlaşması 5.maddesi bağlamında hayata geçirileceği (OJE: 31.03.2004, L 96: 3) ve üyesi olmayan komşu üçüncü devletlerin yapılan anlaşmalarla ya da EUROCONTROL üyeliği vasıtasıyla SES inisiyatifine ilave edilebileceği belirtilir (OJE: 31.03.2004, L 96: 6). Türkiye, AB tam üyesi olmamakla birlikte EUROCONTROL üyesidir. Devlet egemenliği anlayışı ötesinde olan hedefe Türkiye'yi dâhil etmenin yolu açılır.

Çerçeve Tüzük (549/2004)'te, FUA konseptinin tüm kullanıcılar tarafından tamamen ve muntazam bir şekilde uygulanabilmesi için üye devletler, sivil askeri iş birliğini geliştireceklerini; ulusal askeri gereklilikleri dikkate alarak birbirleriyle iş birliği yapacaklarını; Komisyonun bir temsilcisi tarafından yönetilen ve her üye devletin iki temsilcisinden oluşan SES Komitesine yardımcı olacaklarını; hava trafik yönetimiyle ilgili olarak EUROCONTROL'ü otorite kabul edeceklerini beyan ederler (OJE: 31.03.2004, L 96: 9).

Hava Sahası Tüzüğü (551/2004), hava sahası sektörlerinin (özellikle genel hava trafiği için yoğun dönemlerde ve yüksek trafikli hava sahasında) üye devletlerce ulusal sınırlar da dâhil iş birliği yapılarak en verimli şekilde kullanılması gerektiğini belirtir. Madde 7 ile üye devletlere, FUA konseptini tek tip uygulamalarını ve her yıl uygulamaya ilişkin rapor vermelerini buyurur (OJE: 31.03.2004, L 96: 21-23).

FUA Tüzük (2150/2005)'te FUA'nın açık denizlerdeki hava sahasını da kapsadığı ve 1944 Şikago Sözleşmesine ve eklerinde yer alan üye ülkelere veya 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesine zarar vermemesi gerektiği belirtilir. Madde 3 ile hava sahası yönetiminin stratejik, operasyonel ve taktik olacak şekilde düzenleneceği ifade edilir. Madde 4'e göre stratejik hava sahası yönetimi görevleri, hava sahası kullanıcıların gereksinimlerini

düzenli olarak gözden geçirmek; çoklu hava sahası rezervasyonu ve güzergâh seçenekleri sunmak için geçici hava sahası yapılarını ve prosedürlerini tanımlamak; çeşitli uçuş yolları varyasyonlarını ve kısa süreli uçuş değişikliklerini karşılamak için gereken hava sahasının ayarlanabilir yanal ve dikey sınırlarının oluşturulması ve kullanılmasını sağlayan kriterler ve prosedürler oluşturmak; trafik akışlarının ve kullanıcıların faaliyetlerinin gerektirdiği yerlerde komşu üye devletlerle sınır ötesi hava sahası kullanımını geliştirmek; hava sahası yönetim politikalarını, hava sınırlarının ulusal sınırlar ve/veya uçuş bilgi bölgelerinin sınırları boyunca kullanımını ortak olarak ele almak için komşu üye devletlerin politikalarıyla koordine etmek; komşu üye devletlerle, sınır ötesi faaliyetlerde sivil ve askeri uçuşlar arasında ayırım için ortak bir standart seti oluşturmaktır. Madde 5 ile operasyonel hava sahası yönetimi için üye ülkelerden, sivil ve askeri otoritelerin müşterek görev yapacağı bir hava sahası yönetim hücreleri kurulmaları istenir; iki veya daha fazla devletin ortak hücre kurarak hava sahası tahsisini yönetebileceği belirtilir. Madde 6'ya göre taktik hava sahası yönetimi, operasyonel seviyede zamanlı olarak tahsis edilen hava sahasını herhangi bir kazaya sebebiyet vermemek için askeri birimlerle koordine ederek zamanı gelen kullanıcıya aktif eder ve zamanı dolan kullanıcıya pasifleştirir. Tüzük'te AB Komisyonu tarafından uygulayıcıdan istenen raporda yer alması gereken maddeler, örgütlenme şeması, görevler, uygulamalar, altyapı işleyişi, uygulamada karşılaşılan sorunlara karşı alınan önlemler, ihtiyaçlar, yapılan denetleme ve anket sonuçları, komşu devletlerle yapılan iş birliği ve uluslararası hava sahası faaliyetleri şeklinde belirtilir. (OJE: 24.12.2005, L 342).

Hava sahasının tüm kullanıcılar tarafından en verimli şekilde kullanılmasını sağlamak amacıyla etkin bir devlet içi ve devletlerarası iş birliğine ihtiyaç vardır. FUA açık denizlerdeki hava sahasını da kapsadığı için özellikle komşu devletlerin iş birliğine vurgu yapılır.

3. Türkiye'de Uygulama

FUA politikası, 2006 yılı Aralık ayından itibaren uygulama safhasına geçer. Devletlerarası hukukta eşit egemen olan Türkiye'den, AB aday ülkesi ve EUROCONTROL üyesi olarak tam üyesi olmadığı AB'nin tüzüğünü uygulaması beklenmektedir.

Türkiye'de SHGM'nin, havayolu işletmelerinden gelen talepler doğrultusunda Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ), Genelkurmay Başkanlığı ve Hava Kuvvetleri Komutanlığı gibi ilgili kurumlarla görüşerek Türk hava sahasını yeniden yapılandıracağı (Hürriyet Gazetesi, 2013) ha-

beri, politika oluşum sürecini işaret etmektedir. AB'nin 2006 yılında uygulamaya geçirdiği politika, yedi yıl sonra Türkiye'de gündeme getirilmiştir.

Türkiye Havayolu Pilotları Derneği (TALPA) 2013 yılında yaptığı bir açıklamada, askeri çalışma sahalarının yeniden gözden geçirilerek sivil trafik tarafından kullanıma açılmasıyla 607 milyon dolar tasarruf edilebileceğini belirtir (İlgazetesi, 2013). Askeri hava araçları tarafından kullanılan hava sahasının sivil hava araçlarına açılmasıyla kazanılacak zaman, Harita-2'de yer almaktadır.

Harita-2: Yeni Rotalarla Kazanılacak Zaman Haritası



AB, aday ülkesi eşit egemen Türkiye'yi medya ve baskı grupları üzerinden FUA politikasını uygulaması için zorlamaktadır. SHGM, AB tüzüğüne sekiz yıl sonra 2014 yılında Hava Sahasının Esnek Kullanımı Yönetmeliği (Sivil Havacılık Yönetmeliği, SHY-FUA) (RG: 18.04.2014, 28976) yayımlayarak katılır.

Yönetmeliğe göre Türkiye'de hava sahasına ilişkin politika, Tablo-2'deki "Havacılık Üst Kurulu" tarafından belirlenmekte ve Tablo-3'deki "Hava Sahası Yürütme Kurulu" tarafından uygulanmaktadır.

Havacılık Üst Kurulu Politika Belirleme	
Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşarı	Genelkurmay Harekât Başkanı
SHGM Gn. Md.	Gnur. Kom.Kont.D.Bşk.
DHMİ Gn.Md.	Hv.K.K.lığı Hv.Svn. ve Kom.Kont.D.Bşk.

Tablo-2

Havacılık Üst Kurulu Politika Belirleme	
Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşarı	Genelkurmay Harekât Başkanı
SHGM Gn. Md.	Gnur. Kom.Kont.D.Bşk.
DHMİ Gn.Md.	Hv.K.K.lığı Hv.Svn. ve Kom.Kont.D.Bşk.

Tablo-3

Hava sahası esnek kullanım yönetim yapısı çerçevesinde planlama ve koordinasyon hizmetlerini yürütmekle görevli Hava Sahası Yönetim Ünitesi (HSYÜ) Esenboğa Hava Limanında teşkil edilir. İzmir ATC Merkezi bünyesinde faaliyet göstermekte olan Sivil Asker Koordinasyon Merkezi kapatılır (RG: 18.04.2014, 28976). Buradan FUA politikasının devlet içi uygulamasının Türkiye’de zaten mevcut olduğu anlaşılmaktadır.

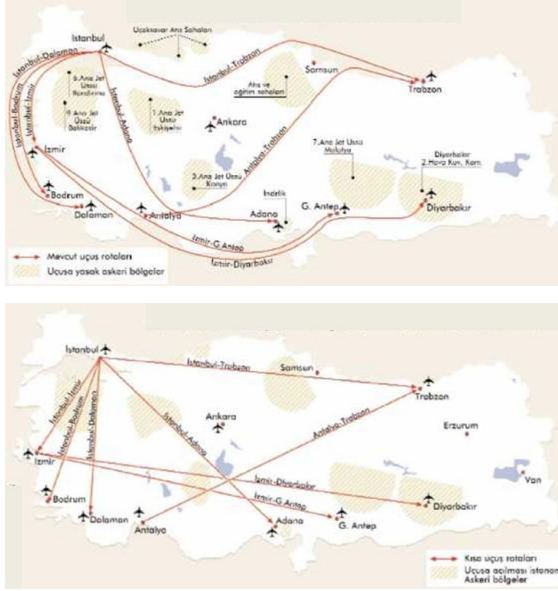
FUA’da uygulanabilecek Tablo-4’te sunulan şartlı rotaların özellikleri, kategorileri, üst ve alt irtifa limitleri ve tanıma kodları Türkiye Havaçılık Enformasyon Yayını (Aeronautical Information Publication-AIP) ile yayımlanır. Şartlı rotalar üç sınıftan oluşur. Kategori 1 (CDR1), belirli alanlarda ve zamanlarda sürekli uçuş planlanabilen hava koridorlarıdır. Kategori 2 (CDR2), günlük Şartlı Rota Uygunluk Mesajı (CRAM) ile uçuş planlamalarında kullanılabilen hava koridorlarıdır. Kategori 3 (CDR3), uçuş planlamalarında kullanılmayan, taktik seviyedeki ATC talimatı ile kullanılan hava koridorlarıdır. Türkiye hava sahasında CDR3 uygulaması anlık olarak ilgili ATC tarafından koordine gerektirir. Geçici ayrılmış veya tahsisli sahalara (TSA veya TRA), askeri amaçlı olarak kullanıma ayrılır. Bu sahanın sivil bir uçak tarafından kullanımı HSYÜ ile koordineyi gerektirir. Koordinasyonu azaltılmış hava sahaları, askeri uçuşların yoğun olmadığı veya hiç olmadığı sahalarda ve aynı koridorda dikey olarak 29000 feet üzeri uçuşlarda sivil hava araçlarının kullanımına açıktır. Koordine edilmiş hava sahaları, önceden yapılan anlaşma şartlarına göre sivil uçuşun serbest olduğu sahalardır. Sınır aşan hava sahaları (CBA), birden fazla ülkenin ortak sınırlarını da içine alan ortak hava sahalarıdır. CBA teşkil edilebilmesi için diğer ilgili ülke veya ülkeler ile ortak saha oluşturulmasına ilişkin anlaşmaların evvelce yapılmış olması gereklidir (RG: 18.04.2014, 28976).

Tablo-4: FUA’da Uygulanabilecek Geçici Tahsis Şekilleri

Şartlı Rotalar	} CDR1, CDR2, CDR3
Tahsisli Sahalar (TRA)	
Geçici Ayrılmış Sahalar (TSA)	} Askeri Amaçlı HSYÜ ile koordine
Sınır Aşan Hava Sahaları (CBA)	
Koordinasyonu Azaltılmış Hava Sahaları	} Ülkelerin ortak hava sahaları
Koordine Edilmiş Hava Sahaları	
	} Askeri uçuşların yoğun olmadığı veya hiç olmadığı (29000 feet üstü)
	} Antlaşmaya göre sivil uçuşa serbest

Harita-3'ten anlaşılacağı üzere FUA uygulaması ile Türkiye'de, hava yolu şirketleri uçuşlarını en kısa rota üzerinden gerçekleştirebilecek; zamandan ve yakıttan tasarruf sağlayacaklardır (MN Yazılım, 2014).

Harita-3: Süresiz ve Süreli Kısıtlama Haritaları



Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB, 2014: 74), Türkiye'de sivil havacılığın AB kurallarına uyum sağlamakta olduğunu belirterek, askeri çalışma sahalarının askeri kullanıcılar tarafından kullanılmadığı durumlarda sivil hava trafiklerinin kullanımına olanak sağlayan FUA'nın, Türkiye hava sahasında uygulanmasına yönelik çalışmaların 2023 yılında tamamlanmasını öngörmektedir.

Türkiye'de sivil havacılık için sorumlu otorite, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlı olarak kamu tüzel kişiliğini haiz, özel bütçeli statüde kurulmuş olan SHGM'dir (RG: 15.07.2018, 30479; DHMİ Hava Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı, 2019).

SHGM, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bağlı kuruluşudur. Türk Sivil Havacılık Kanunu'na göre sivil asker koordinasyonuna ilişkin esasları belirleyen ve uygulanmasını sağlayan SHGM, hava trafik yönetim hizmetleriyle ilgili düzenlemeler yapmaktadır. Politika ve strateji geliştirmekle sorumlu olan Genel Müdür, Cumhurbaşkanı tarafından belirlenen politika ve stratejilere uygun olarak uluslararası sivil havacılık kural ve standartları ile

mevzuat hükümlerine göre SHGM'yi yönetmekle yükümlüdür. (RG: 15.07.2018, 30479: madde 437 ve 438).

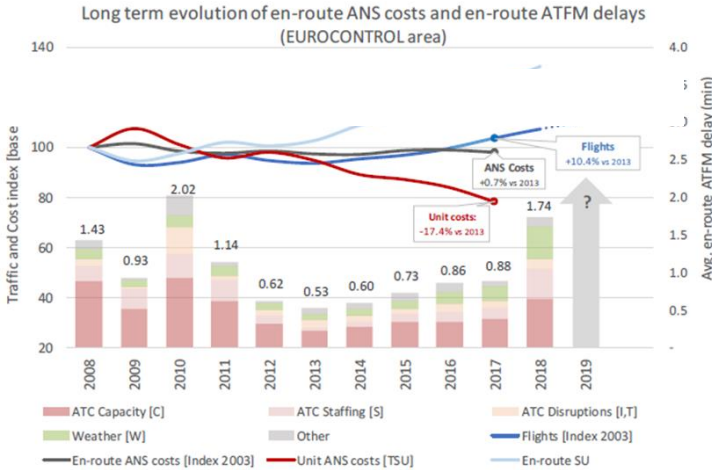
SHGM 2017-2021 Stratejik Planı'nda, FUA mevzuat hazırlanma ve yayımlanmasının 2018 yılında tamamlanacağı ve 2021 yılında uygulamaya geçileceği beyan edilmekte; mevzuat analizinde ise "FUA Yönetmeliği"ne yer verilmemektedir.

DHMİ Genel Müdürlüğü 2019-2023 Stratejik Planı'nda, FUA Yönetmeliği'nde yer alan hiyerarşik ve bürokratik yapının hava sahası düzenlemelerinin zamanında hayata geçirilmesine engel olması sebebiyle söz konusu yönetmeliğin yürürlükten kaldırıldığı ve yenisi için çalışma yapılacağı beyanı, SHGM'nin niçin mevzuat analizinde FUA Yönetmeliği'ne yer vermediğini açıklamaktadır.

EUROCONTROL'de (2009), Türkiye'den otorite olarak SHGM Hava Seyrüsefer Daire Başkanı görülmektedir. Diğer katılımcılar ise SHGM, DHMİ ve Hava Kuvvetleri temsilcileridir.

EUROCONTROL Performans İnceleme Komisyonu 2018 yılında, üye devletlerden aldığı FUA anketi sonuçlarıyla hayal kırıklığına uğrar. Hava Trafik Akış Yönetimi (ATFM) gecikmesi Grafik-2'ye göre, 2018 yılında uçuş başına 0.88'den 1.74 dakikaya yükselmiştir. ATFM gecikmesindeki artışta ATC personelinin rolüne dikkat çekilmektedir (EUROCONTROL, 2019: 13-38).

Grafik-2: EUROCONTROL Bölgesi Yıllara Göre Rotadaki ATFM Gecikmesi



4. Değerlendirme

ABD, İngiliz tezine rağmen eşit egemen Avrupa devletlerinin her birisiyle ayrı ayrı ikili antlaşmalar yaparak Avrupa hava sahasında yolcu ve kargo taşımacılığında üstünlüğü elde etmiştir. Uluslararası hukukta eşit egemen devletler kendi arzularıyla birbirlerine veya birlikte kurdukları bir kuruluşa yetki devredebilmektedirler. Yetkilendirilme ve orantılılık ilkeleri ile eylemlerini gerçekleştiren AB, kendi hava sahasında ABD'ye kattığı üstünlüğü lehine dönüştürebilmek için Fransız ve Alman tezi bağlamında hareket ederek ve hava sahası yönetiminde standardı sağlayarak havada sınırları kaldırmak istemektedir. Ancak AB, üye devletlerini hava sahası egemenliklerini kendisine devretmeleri için ikna edememektedir. Asıl ikna olmayan üye devletlerin iktidarları değil, gerçek egemenleri olan milletlerdir.

Avrupa hava sahasında artan kamu talebini karşılayabilmek, ABD'ye kattığı üstünlüğü geri elde edebilmek için hava sahasında bütünlük isteyen AB, Soğuk Savaş sonrası dönemde sivil havacılık sektörünün de artan baskısıyla tek bir merkezden yönetilecek hava sahasının maliyet-etkin olacağını savunmaktadır.

Sorunların çözümünde çeşitli hareket tarzları üreten AB, SES için gerekli olan üye devletlerin yetki devri ana sorununu AB Adalet Divanı kararı vasıtasıyla 2002 yılında çözmüştür. Üye devletlerinden aldığı yetkiyle AB, yatay antlaşmalar yapmaya başlamıştır. Politika oluşumunda ICAO ile ECAC'ı da kullanan AB, EUROCONTROL'e de 2002 yılında üye olarak politika üreten, yasalaştıran, uygulatan ve uygulayan olmuştur.

SES önündeki engel, Şikago Sözleşmesi bağlamında devletlerin kendi askeri hava araçlarının uluslararası hava sahasında uyacakları kuralları kendilerinin belirlemesidir.

Türkiye ile 25 Mart 2010 tarihinde parafladığı yatay havacılık anlaşmasını onaylamayan AB, bu anlaşma yerine 2016 yılında kapsamlı hava taşımacılığı anlaşması müzakerelerine başlamış ve 2019 yılında Doğu Akdeniz'deki hidrokarbon faaliyetleri nedeniyle askıya almıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı AB Başkanlığı, 2020). Türkiye ile GKRY arasındaki iş birliği eksikliğinin Lefkoşe "Uçuş Bilgi Bölgesi (Flight Information Region – FIR)"da ciddi anlamda tehlikeye neden olduğu belirtilmekte ve 2019 yılı dâhil sürekli olarak ivedilikle çözüm bulunması istenmektedir (T.C. Dışişleri Bakanlığı AB Başkanlığı, 2019). Türkiye ile 2005 yılında AB müzakereleri başlamadan hemen önce GKRY, Kıbrıs adıyla 2004 yılında AB tam üyesi yapılmış ve SES Tüzükleri yayınlanmıştır.

SES'in temeli ulusal ve uluslararası hava sahasında sivil-asker iş birliğini vurgulayan FUA politikasıdır. FUA'da özellikle komşu devletlerle sivil-asker iş birliği yapılması istenmekte ve EUROCONTROL otorite olarak gösterilmektedir. Söz konusu politika meşruiyetini yasalaşarak kazanmıştır. FUA tüzüğü ile oluşturulması istenilen stratejik hava sahası yönetiminden beklenti komşu devletlerin sivil ve askeri hava sahası üst düzey otoritelerinin müşterek çalışması ve politikalar üretmesidir. Uygulayıcıdan her yıl istenen raporda özellikle komşu devletlerle yapılan iş birliği ve uluslararası hava sahası faaliyetleri maddeleri dikkat çekmektedir. FUA politikanın Türkiye açısından görünmeyen yüzü apaçık ortadadır. Türkiye-Yunanistan Ege Denizi sorunlarının Yunanistan lehine ve Kıbrıs'ın bütünleştirilmesinin GKRY lehine ve dolayısıyla AB lehine çözülmesini istemektedir. Bu konu sonraki bölümde betimlenerek açıklanacaktır.

AB'nin 2006 yılında uygulama direktifi verdiği FUY, Türkiye'de farklı araçlar üzerinden farklı zamanlarda tekrar tekrar masaya getirilmektedir. FUA politikasını Türkiye'de 2014 yılında SHY adı altında yayınlamayı ve en azından bu politikasını transfer etmeyi başaran AB için önemli olan uygulamadır. FUA, yapıyı ve işlevi belirler; SHY, yapıyı oluşturacakları ve işlevi nasıl yerine getireceklerini belirtir.

EUROCONTROL bölgesinde rotadaki ATFM gecikmesi 2013 yılında Grafik-2'den de görüleceği üzere en düşük seviyededir. Türkiye'de 2014 yılında çıkarılan SHY için baskı yapılan 2013 yılı bu açıdan çok anlamlıdır. Rotadaki ATFM gecikmesindeki 2018 yılındaki artışın sorumlusu olarak ATC personelinin işaret edilmesi, AB'nin hedefine hâlâ ulaşamadığının; bunun için farklı bir araç kullanmak niyetinde olduğunun göstergesidir.

SHGM, Cumhurbaşkanlığı kararnamelerine (RG: 10.07.2018, 30474; RG: 15.07.2018, 30479) göre Güvenlik ve Dış Politikalar Kurulu tarafından oluşturulan ve Cumhurbaşkanı'nın kararıyla geçerli olan politika ve stratejilere uygun olarak yönetilecektir. AB, Türkiye'nin SHY'sinde yer alan Havacılık Üst Kurulu'ndan hoşnut değildir. Hareket tarzını değiştiren AB'nin hedefine ulaşmak için yeni tercihi karşı bürokrasidir. AB'nin FUA Tüzük ile istediği karar alma seviyesindeki sivil-asker iş birliği Türkiye için yürürlükten kaldırılmıştır.

SHGM 2017-2021 Stratejik Planı'na göre FUA uygulamasına 2021 yılında, TOBB Türkiye Sivil Havacılık Meclisi'ne göre ise 2023 yılında geçilecektir. TOBB'un 2023 yılı öngörüsü de oldukça anlamlıdır.

5. Türkiye'nin Hava Sahası Egemenliğine Etkisi

FUA politikasının uluslararası hava sahasında sivil asker iş birliği istemesi bağlamında Türkiye hava sahası egemenliğine etkisi iki yönlüdür. Birisi, Lozan Antlaşması'na göre Türk tarafının Adalar Denizi olarak bildiği, Yunan adıyla İyon Denizi olan ve modern dünyanın tanıdığı ada göre Ege Denizi hava sahasıdır. Diğeri ise, Akdeniz hava sahasıdır.

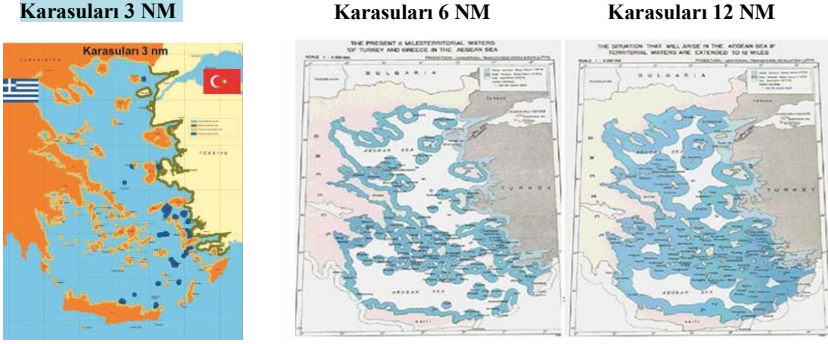
FUA Tüzük, stratejik hava sahası yöneticilerinden ulusal sınırları ve/veya FIR sınırları boyunca kullanımını ortak olarak ele almak için komşu üye devletlerin politikalarıyla koordine etmelerini istemektedir. Ayrıca 1944 Şikago Sözleşmesi ve eklerinde yer alan üye ülkelere veya 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesine zarar vermemesi gerektiği belirtilmektedir.

Türkiye'de stratejik hava sahası yöneticisi 2018 yılı Temmuz ayı ikinci yarısından itibaren Cumhurbaşkanı başkanlığındaki Güvenlik ve Dış Politikalar Kuruludur.

Şikago Sözleşmesine göre devletin egemen olduğu hava sahası, yine devletin egemen olduğu toprak parçası (adalar dâhil) ve buna bağlı kısıtlı karasuları (3 NM) üzerindeki hava sahasıdır. 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi madde 3'te, her devlete kendi karasularının genişliğini 12 NM'ye kadar tespit etme hakkı tanınmaktadır. Türkiye, üzerinde ada ve adacıkların yer aldığı yarı kapalı Ege Denizi'nde geçerli olamayacağını savunduğu söz konusu Sözleşme'ye imza atmamıştır.

Harita-4'te baktığımızda karasuları 12 NM'ye çıkması durumunda sadece Ege Denizi değil, üzerindeki hava sahası da neredeyse Yunanistan'ın egemenliğine girmektedir. Yunanistan, Şekil-1'de olduğu gibi karasuları 6 NM iken hava sahasının 10 NM olduğunu iddia etmektedir (Yaycı, 2020: 164). Yunanistan'ın üzerinde helikopter bulunan bir fırkateyn karadan 10 NM uzaktayken bir sorun yoktur. Üzerindeki helikopter havalandığı anda ise hava sahası ihlali yapmaktadır. Yunanistan'ın helikopter için reaksiyon gösterme süresinin 10 NM olduğu değerlendirilmektedir. Zaten söz konusu 10 NM Atina FIR kapsamındadır. Sivil hava araçları söz konusu saha içinde Yunanistan'a bilgi vermekte ve Yunanistan tarafından bilgilendirilmektedir. Yunanistan'ın sorunu bu sahadaki Türkiye'nin askeri hava araçlarının bilgisini edinmek ve tedbir alabilmektir. Yunanistan Şikago Sözleşmesi'ne zarar vermekle birlikte 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne uyduğu için FUA tüzük isteğini karşılamaktadır.

Harita-4: Türkiye ve Yunanistan Karasuları 3, 6 ve 12 NM



SES'in temeli olan FUA tüzük aslında devletlerin egemenliğinde olan hava sahalarına ilave olarak uluslararası hava sahası ile de ilgilenmektedir. Bu nedenle de hava sahası yönetiminde otorite olarak devletleri değil ICAO tarafından belirlenen FIR'ları kabul etmektedir. Bu bağlamda Türkiye'nin Ege Denizi uluslararası hava sahasında devlet hava araçları için de otorite olarak Atina FIR'ı tanınmasını istemektedir. Atina FIR otoritesi sivil hava araçlarının bu bölgeyi maliyet-etkin kullanabilmeleri için askeri hava araçlarının bilgisine ihtiyaç duymaktadır. FUA tüzük, komşu devletler arasında sivil-asker iş birliği için FIR'ı ATINA FIR ve bu iş birliği için komşu devletlerin rızasının oluşmasını isteyerek Yunanistan'a avantaj sağlamaktadır.

Şekil-1: Karasuları ve Hava Sahası



Hükümler anlamı içermeyen FIR (Yaycı, 2020: 153) otoritesi, Şikago Sözleşmesi Ek-12 ve Ek-15 bağlamında hava trafik kontrol hizmeti, uçuş bilgi hizmetleri, ikaz hizmeti ve arama kurtarma hizmeti sağlamaktadır (DHMİ Hava Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı, 2019; Pazarcı, 2013: 420).

Şikago Sözleşmesi imzalanmasıyla birlikte geçici olarak kurulan PIRCAO, 1946 yılında Türkiye'ye Yunanistan ulusal hava sahasını da içine alan ve merkezi Ankara'da bulunan bir FIR teklif etmiş ama Türkiye teknik yetersizliklerden dolayı kabul etmemiştir (Yaycı, 2020: 151). İstanbul FIR koordinatları "4045N-2610E / 4200N-2810E / 4215N-3000E / 4215N-4000E / 4138N-4130E / 3730N-4430E / 3720N-4200E / 3650N-3640E / 3555N-3550E / 35550E / 3555N-3000E (ICAO: 1950) olacak şekilde belirlenmiştir. Türkiye ve Yunanistan FIR, aşağıda yer alan Harita-5'te sunulmuştur. İstanbul FIR batısındaki hava trafiği 1952 yılında Atina FIR adıyla Yunanistan'a verilmiştir. Her iki ülkenin 1952 yılında NATO üyesi olmasıyla 1974 yılına kadar sorun yaşanmamıştır (Yaycı, 2020: 154).

Harita-5: Türkiye ve Yunanistan FIR Haritası



Türkiye devlet hava araçları Atina FIR kapsamında bulunan uluslararası hava sahasını sivil hava araçları için tahsisli koridorlar dışında kalmak şartıyla kullanabilmektedir. Serbestlik rejiminin geçerli olduğu uluslararası hava sahasında devlet uçakları, uyuşukta buldukları devletin yetkisi altındadır (Pazarcı, 2013: 419). Ege Denizi uluslararası hava sahasında Şikago Sözleşmesi bağlamında Atina FIR dâhilinde bulunacak Türk sivil hava araçlarının Yunanistan'ı bilgilendirmesi gerekirken, Türk devlet hava araçlarından Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti sorumludur.

Benzeri Lefkoşe FIR için de geçerlidir. AB Komisyonu 12 Ekim 2011 tarihli ilerleme raporuna göre Lefkoşe FIR'da hava emniyeti bakımından ciddi tehlike bulunmaktadır (AB Komisyonu, 2011: 75).

Türkiye, 1950 yılında İstanbul'da yapılan Orta Doğu Bölgesel Hava Seyrüsefer Toplantısı'nda Akdeniz'deki FIR sahasını, Lefkoşe FIR adıyla Kıbrıs'ta egemen olan İngiltere'ye bırakmıştır. Bugün bu yetki Kıbrıs Rum Yönetimi tarafından kullanılması nedeniyle Türkiye ile Kuzey Kıbrıs Türk

Cumhuriyeti (KKTC) arasındaki hava sahasında Rum yönetiminin yetkisi dışında hareket edilmektedir (Pazarıcı, 2013: 422).

Türkiye, 1950 yılında ICAO ile yapılan toplantıda Harita-6'daki hem İstanbul FIR'a, hem de Lefkoşe FIR'a onay vermiştir. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sonrasında imzalanan Berlin Antlaşması'nda Kıbrıs, İngiltere'nin egemenliğine bırakılmıştır. Londra ve Zürih Antlaşmaları sonucunda 1960 yılında iki toplumlu (Türkler ve Rumlar) Kıbrıs Cumhuriyeti kurulmuştur. Bu bağlamda 1950 yılında Kıbrıs'ta egemen, İngiltere'dir.

Harita-6: FIR Haritası



KKTC, Zürih ve Londra Antlaşmaları bağlamında sınırlı bir toprak parçası olan Kıbrıs adası üzerinde birlik haline getirilen iki farklı toplumdaki biri olan Yunanistan tarafından desteklenen Rum tarafının, Türk tarafına zorla hükmetme girişiminin başarısızlığı sonucu doğmuş bir iç egemenliktir. Türkiye, söz konusu antlaşmalar bağlamında ikazlarını yapmış ancak, kendisini modern dünya olarak tanımlayanlar Rum tarafının işgaline gözünü ve kulaklarını kapatmıştır. Türkiye'de kendisine modern dünyanın söz konusu antlaşmalarla verdiği yetkiyi son çare olarak kullanarak Kıbrıs Türk toplumunun savunuculuğunu yapmıştır. Kulakları ve gözlerini kapatan modern dünya kendisi için fayda üretmekte, özellikle masada son derece başarılıdır. Kıbrıs'ta Türk ve Rum taraflarına birleşme yönünde referandum yapılmış; Türk tarafı evet derken, Rum tarafı hayır demiş; modern dünya ise yine kulaklarını ve gözlerini kapatmıştır. Birleşmeyi istemeyen eşit egemen GKRY, AB tam üyesi yapılırken; birleşmek isteyen KKTC ise, Türkiye tarafından işgal edilmiş sayılmaktadır. Bu şartlar altında Lefkoşe FIR'ın GKRY kontrolüne verilmesi doğaldır. Türkiye'nin, GKRY'yi tanımaması ve dış egemenliklerce tanınmayan iç egemen KKTC'nin kamu hizmeti sağlayabilmek için Türkiye üzerinden dış dünyaya açılması da gayet doğaldır.

koşe FIR'ın tanınması konusunda baskı yapmaktadır. Türkiye, eşit egemenlik haklarını koruyabilmek için uluslararası yapılan antlaşma, sözleşme, tutanak gibi belgelerde her kelimeyi iyice analiz etmelidir. Türkiye, Ege Denizi ve Akdeniz'de 1950 yılında külfet olarak gördüğü FIR sorumluluklarını Yunanistan ve İngiltere'ye bırakmakla hata yapmıştır. Yarım yüzyıl sonra FUA tüzük'te yer alan FIR kelimesi AB tam üyesi Yunanistan'a ve GKRY'ye fayda sağlamıştır.

Türkiye'nin egemen olduğu hava sahasından Yunanistan'ın hava trafik kontrol hizmeti sunduğu R-19 hava yolunun yaklaşık 10 millik ve G-18 hava yolunun yaklaşık 64 millik bölümü geçmektedir. Bu havayollarında yabancı ticari ve devlet uçakları, Türkiye'nin hükümlerine hava sahasını hiçbir bildirimde bulunmadan ve izin almadan kat etmektedirler. Türkiye, soruna yönelik 1966 yılından bu yana kalıcı bir çözüm sağlanması için girişimlerde bulunmaktadır (Yaycı, 2020: 159).

Türkiye'nin egemenlik hakkının çiğnenmesine göz yuman ICAO, AB'nin politikasını tavsiye etmektedir (ICAO, 2001; 2016). İngiltere'nin terk ettiği AB'nin Türkiye'yi aday ülke olarak kabul etmesindeki stratejisi, politika transferi ile Türkiye'yi kendi çıkarlarına hizmet edecek biçime dönüştürmektir.

Sonuç olarak AB, SES'i uluslararası hava sahalarını da kapsayan FIR'lar ile yaratabilmektedir. FUA politikası, SES'in ilk adımıdır. Şikago Sözleşmesindeki devletin toprak parçası ile karasuları üzerindeki hava sahasındaki egemenliği, FUA politikasıyla FIR otoritelerine devredilmektedir. Türkiye'nin egemenliğindeki hava sahasında İstanbul FIR ve Ankara FIR yer aldığından sorun yoktur. Şikago Sözleşmesindeki devlet hava araçları ile sivil hava araçları ayrımı, uluslararası hava sahasındaki serbestlik rejimi, FUA politikasıyla ortadan kaldırılmakta ve zamansal ihtiyaç ile sınırlandırılmaktadır.

AB'nin aday ülkesi Türkiye'ye bu politikasını transfer etmek istemesinin gayesi Ege Denizi'nde ve Akdeniz'de hükümlerini ilan etmektir. Hukuku araç olarak kullanabilme kabiliyeti olan AB, Türkiye'yi GKRY'yi tanıması için zorlamaktadır. AB, aday ülkesi Türkiye'yi GKRY'yi ve dolayısıyla Lefkoşe FIR'ı tanıdıktan, Atina FIR'ı ve Lefkoşe FIR'ı devlet hava araçları için de otorite olarak kabul ettikten sonra tam üyesi yapar mı?

Kaynakça

- AirportHaber (2019), “IFALPA'dan Pilotlara Ercan Uyarısı”, <https://www.airporthaber.com/havacilik-haberleri/ifalpadan-pilotlara-ercan-uyarisi.html> (02.06.2020).
- AB Komisyonu (1996), “Air Traffic Management: Freeing Europe's Airspace (White Paper)”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:51996DC0057&from=EN>, (24.04.2020).
- AB Komisyonu (1999), “The Creation Of The Single European Sky”, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:1999:0614:FIN:EN:PDE>, (20.04.2020).
- AB Komisyonu (2000), “A Decisive New Step Towards A Single European Sky: The Report Of The High Level Group On Air Traffic Reform”, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_00_1481, (25.04.2020).
- AB Komisyonu (2001), “Action Programme On The Creation Of The Single European Sky”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52001DC0123>, (20.04.2020).
- AB Komisyonu (2002), “Opinion of Advocate General Tizzano in the Cases of C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 and C-476/98”, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/CJE_02_10, (31.05.2020).
- AB Komisyonu (2011), “Enlargement Strategy and Main Challenges 2011-2012”, https://ec.europa.eu/anti-trafficking/sites/antitrafficking/files/com_2011_666_final_1.pdf, (20.05.2020).
- AB Resmi Gazetesi (Official Journal of The European Communities – OJE: 31.03.2004, L 96), “Legislation”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ%3AL%3A2004%3A096%3ATOC>, (22.04.2020)
- AB Resmi Gazetesi (OJE: 24.12.2005, L 342), “Laying Down Common Rules For The Flexible Use Of Airspace”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A32005R2150>, (22.04.2020)
- AB Resmi Gazetesi (OJE: 07.06.2016, C 202/1), “Consolidated Version Of The Treaty On European Union”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ%3AC%3A2016%3A202%3ATOC>, (22.05.2020).
- Banner, Stuart (2008), *Who Owns The Sky?: The Struggle To Control Airspace From The Wright Brothers On*, (Massachusetts: Harvard University Press).

- Bartsch Ronald ve Samantha Lucy Williams (2017), “Aviation Law and Regulation”, Budd, Lucy ve Stephen Ison (ed.), *Air Transport Management: An International Perspective*, (Abington ve New York: Routledge): 7-22.
- Bulgan, Birden Güngören (2020), *Georg Jellinek'in Hak ve Devlet Kuramı*, İkinci Baskı, (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık).
- DHMİ Genel Müdürlüğü, “2019-2023 Stratejik Planı”, https://www.dhmi.gov.tr/Lists/StratejikPlan/Attachments/21/Stratejik_Plan_2019_06_01_20.pdf, (20.05.2020).
- DHMİ Hava Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı (2019), “AIP-GEN-GEN-GEN 0.1-PREFACE”, <https://ssd.dhmi.gov.tr/Sayfalar/AIPTurkey.aspx>, (01.06.2020).
- Doehring, Karl (2018), *Genel Devlet Kuramı*, (Çev. Ahmet Mumcu), (İstanbul: İnkılâp Kitabevi).
- EUROCONTROL (2009), “EUROCONTROL Specification for the application of the Flexible Use of Airspace (FUA) - Consultation Documents: Distribution List (Official Contact Points)”, <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-specification-application-flexible-use-airspace-fua>, (21.05.2020).
- EUROCONTROL (2019), “Performance Review Report (PRR) 2018”, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2019-06/prr-2018.pdf>, (28.05.2020).
- EUROCONTROL (2020), “About Us”, <https://www.eurocontrol.int/about-us>, (20.04.2020).
- Eyuboğlu, İsmet Zeki (1988), *Türk Dilinin Etimoloji Sözlüğü*, (İstanbul: Sosyal Yayınlar).
- Gülensoy, Tuncer (2007), *Türkiye Türkçesindeki Türkçe Sözcüklerin Köken Bilgisi Sözlüğü*, (Ankara: Türk Dil Kurumu Yayınları).
- Hürriyet Gazetesi (2013), “Kestirme Uçuyoruz”, <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/kestirme-ucuyoruz-22815520>, (31.05.2020).
- ICAO (1950), “Orta Doğu Bölgesel Hava Seyrüsefer Toplantısı”, <http://www.hri.org/docs/imia-hol/icao1.htm>, (02.06.2020).
- ICAO (2001), “Annex-11: Air Traffic Services”, http://www.htks.org/htks/documents/an11_cons.pdf, (02.06.2020).
- ICAO (2016), “Annex-11: Air Traffic Services”, [https://ssd.dhmi.gov.tr/Documents/Annex%2011--Air%20Traffic%20Services\(14th%20Edition\).pdf](https://ssd.dhmi.gov.tr/Documents/Annex%2011--Air%20Traffic%20Services(14th%20Edition).pdf), (02.06.2020).

- ICAO (2020), “ICAO and the United Nations”, <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/icao-and-the-united-nations.aspx>, (31.05.2020).
- IFALPA (2010), “ATC Deviation Issues in the Nicosia FIR”, <https://www.ifalpa.org/media/2022/11atsbl01-cyprus-airspace-issues.pdf>, (02.06.2020).
- İlgazetesi (2013), “TALPA Haberi”, <http://www.ilgazetesi.com.tr/talpa-turk-hava-sahasi-etkin-kullanilirsa-607-milyon-dolar-geri-kazanilir-198127h.htm>, (31.05.2020).
- Kassim, Hussein ve Handley Stevens (2010), *Air Transport and the European Union*, (Hampshire: Palgrave Macmillan).
- Koçak, Mustafa (2006), *Batı'da ve Türkiye'de Egemenlik Anlayışının Değişimi: Devlet ve Egemenlik*, (Ankara: Seçkin Yayınevi).
- Kusky, Timothy (2005), *Encyclopedia of Earth Science*, (New York: Facts on File).
- MacKenzie, David (2010), *ICAO: A History Of The International Civil Aviation Organization*, (Canada: University of Toronto Press).
- MN Yazılım (2014), “Artık Kestirme Uçacağız”, <https://www.memurlar.net/haber/466086>, (31.05.2020).
- Odundan, Gbenga (2012), *Sovereignty and Jurisdiction in the Airspace and Outer Space*, (Abington ve New York: Routledge).
- Pazarıcı, Hüseyin (2013), *Uluslararası Hukuk Dersleri 2. Kitap*, 9. Baskı, (Ankara: Turhan Kitabevi).
- Pazarıcı, Hüseyin (2014), *Uluslararası Hukuk Dersleri 1. Kitap*, 12. Baskı, (Ankara: Turhan Kitabevi).
- SHGM (2015), “İzmir Antalya Arasındaki Uçuş Koridoru Kısaldı”, <http://web.shgm.gov.tr/tr/manset-haber/4962-izmir-antalya-arasindaki-ucus-koridoru-kisaltildi> (31.05.2020).
- SHGM, 2017-2021 Stratejik Planı, http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/strateji/stratejik_plan_2017-2021.pdf, (20.05.2020).
- Taneri, Aydın (2015), *Türk Devlet Geleneği Dün - Bugün*, (İstanbul: Bilge Kültür Sanat).
- TBMM (2014), “1921 Teşkilatı Esasiye Kanunu, 1924 Teşkilatı Esasiye Kanunu, 1961 Anayasası, 1982 Anayasası”, <https://anayasa.tbmm.gov.tr/>, (23.04.2020).

- T.C. Dışişleri Bakanlığı (2004), “GKRY’nin AB Üyeliği İle İlgili Açıklama”, http://www.mfa.gov.tr/tc-disisleri-bakanligi_nin-gkry_nin-ab-uyeligi-ile-ilgili-aciklamasi-1-mayis-2004_tr.mfa, (30.05.2020).
- T.C. Dışişleri Bakanlığı AB Başkanlığı (2019), “AB Komisyonu Türkiye Raporları”, https://www.ab.gov.tr/ilerleme-raporlari_46224.html, (31.05.2020).
- T.C. Dışişleri Bakanlığı AB Başkanlığı (2020), “Fasıl 14: Taşımacılık Politikası: Havayolu Taşımacılığı”, <https://www.ab.gov.tr/79.html>, (30.05.2020).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 12.06.1945, 6029), “Şikago’da 7 Aralık 1944 Tarihinde Akit ve İmza Edilmiş Olan Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması ile Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve Bunların Eklerinin Onanması Hakkında Kanun”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/6029.pdf>, (20.04.2020).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 29.05.1982, 17708), “Karasuları Kanunu”, <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2674.pdf>, (11.05.2020).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 19.10.1983, 18196), “Türk Sivil Havacılık Kanunu”, <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2920.pdf>, (22.04.2020).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 04.01.1989, 20039), “Hava Seyrüseferinin Emniyeti İçin İş Birliğine Dair 13 Aralık 1960 Tarihli Uluslararası EUROCONT-ROL Sözleşmesini Değiştiren Protokole İlişkin Diplomatik Konferansın Nihai Senedi”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/20039.pdf>, (24.05.2020).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 18.04.2014, 28976), “Hava Sahasının Esnek Kullanımı Yönetmeliği (SHY-FUA)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/04/20140418-14.htm>, (14.03.2020).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 10.07.2018, 30474), “Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi Sayı: 1”, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/07/20180710-1.pdf>, (25.03.2020).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 15.07.2018, 30479), “Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi Sayı: 4”, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/07/20180715-1.pdf>, (25.03.2020).
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) (2014), “Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu 2013”, <https://www.tobb.org.tr/Documents/yayinlar/2014/TurkiyeSivilHavacilikSektorRaporu.pdf>, (25.05.2020).

Hava Sahası Egemenliği'nde Dönüşüm: Türkiye'de Hava Sahası Esnek Kullanımı

Yaycı, Cihat (2020), *Yunanistan Talepleri (Ege Sorunları) Soru ve Cevaplarla*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları).

