

Türkiye Demiryolu Mevzuatının AB Müktesebatına Uyumu

Özcan ASLAN

Bu yazıda AB demiryolu mevzuatının iki temel ayağı olan emniyet ve karşılıklı işletilebilirlik konularında Türkiye’de yürütülen uyum çalışmaları kapsamında mevcut tabloya dair kısa bir bilgilendirme yapılması amaçlanmaktadır.

Emniyet Yönetim Sistemi (Safety Management System)

Arka Plan:

Liberalleşen demiryolu taşımacılık piyasasında aynı altyapıyı muhtelif tren operatörlerinin kullanacak olması emniyeti daha kritik hale getirmekte ve emniyeti temin etmek için daha sistematik bir yaklaşımın benimsenmesi gerekmektedir.

Bu çerçevede, emniyet-kritik denizcilik, havacılık, nükleer enerji gibi sektörlerde uzunca bir süredir içselleştirilmiş ve kullanılmakta olan Emniyet Yönetimi Sistemi yaklaşımı; demiryolu sektörü için de Avrupa Komisyonu tarafından 2004 yılında çıkarılan emniyet direktifiyle (2004/49/EC) altyapı ve tren işletmecileri için zorunlu hale gelmiştir.

Türkiye’deki tablo:

Ülkemizde de bu direktif Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü (DDGM) tarafından adapte edilerek Demiryolu Emniyet Yönetmeliği adıyla 19 Kasım 2015 tarih ve 29537 sayılı yürürlüğe girmiştir. Böylece Ülkemizde de TCDD, TCDD Taşımacılık A.Ş. ve raylı sistem altyapısına sahip yerel yönetimler de dâhil ol-



mak üzere tüm demiryolu altyapı yöneticileri ile demiryolu tren işletmecileri ve işletmeci aday firmaların lisans alarak demiryolu operasyonlarına başlayabilmeleri için Emniyet Yönetim Sistemi (EYS) kurmaları zorunlu kılınmıştır. Bu yönetmeliğin uygulanmasında muhataplara ışık tutacak bir dizi rehber de ERA rehberlerine paralel olarak DDGM tarafından hazırlanmış ve paydaşların hizmetine sunulmuştur.

Yönetmeliğin yürürlüğe giriş tarihi itibarıyla faaliyet gösteren kuruluşlara Emniyet Yönetim Sistemi kurmaları ve DDGM'den emniyet sertifikası ve/veya emniyet yetkilendirmesi almaları için 3 yıl süre verilmiştir. Bu süre zarfında TCDD Taşımacılık A.Ş. tren işletmeci kuruluş olarak, TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü de altyapı yöneticisi olarak faaliyetlerine devam edecektir.

Demiryollarında Karşılıklı İşletilebilirlik (Railway Interoperability)

Arka Plan:

Avrupa Birliği üye ülkeleri arasında demiryolu taşımacılık faaliyetlerinin kesintisiz ve hızlı yapılabilmesini teminen Avrupa Komisyonu 2008/57/EC sayılı karşılıklı işletilebilirlik direktifini çıkarmış ve bu direktif çatısı altında tüm demiryolu alt sistemlerinin karşılıklı işletilebilirlik için sağlaması gereken asgari teknik esasları (TSI: Technical Specifications for Interoperability) Avrupa Demiryolu Ajansı (ERA) eliyle belirlemiştir.

Bu teknik esaslara uygunluğu değerlendirmek üzere üye ülkeler onaylanmış kuruluşlar (Notified Body) yetkilendirmiştir.

ERA tarafından oluşturulan teknik şartnamelelere (TSI) paralel olarak; uluslararası demiryolu taşımacılığını arttırmak amacıyla kurulmuş olan Türkiye'nin de üyesi olduğu hükümetler-arası organizasyon -OTIF- tarafından demiryolu araçlarına uygulanmak üzere teknik şartnameler (Uniform Technical Prescriptions: UTP) hazırlanmıştır.

ERA ve OTIF arasındaki işbirliği ve koordinasyon mükerrer çalışmalar yapmamak adına artarak devam etmekte olup ortak amaçlara hizmet eden bu iki kuruluş kendi şartnamelerine göre yapılan uygunluk değerlendirmelerini birbirleri nezdinde kabul etmekte ve süreçlerini harmonize etmek için çalışmalarını sürdürmektedir.

Türkiye'deki Tablo:

DDGM tarafından demiryolu araçlarının tescil işlemlerinin nasıl yapılacağını belirleyen 16.07.2015 tarih ve 29418 sayılı Demiryolu Araçları Tescil ve Sicil Yönetmeliği çıkarılmıştır. Ayrıca yine bu çerçevede 18.11.2015 tarih ve 29536 sayılı yönetmelik ile demiryolu araçları ve ana aksamalarına ait tip onayı verilmesine dair esaslar belirlenmiştir.

Her iki yönetmeliğin esasını da ERA tarafından çıkarılan TSI'lar ve OTIF tarafından çıkarılan UTP'ler oluşturmaktadır. Başvuru sahibi tescil edilecek veya onaylanacak demiryolu aracının/komponentinin uygunluk değerlendirmesini yaptırırken TSI'ları referans alan bir Onaylanmış Kuruluşa başvurabilir ya da UTP'leri referans alan bir değerlendirme kuruluşuna (assessing entity) başvurabilir.

Ülkemizde yerleşik uygunluk değerlendirme kuruluşlarının TSI'lara göre değerlendirme yapabilmek üzere yetkilendirilmelerine imkân tanıyacak 2008/57/EC sayılı Avrupa Komisyonu direktifinin adaptasyonu niteliğindeki Demiryolu Sistemleri Karşılıklı İşletilebilirlik taslak yönetmeliği yürürlüğe girmeyi beklemektedir.

Demiryolu araçları alt-sistemlerinde TSI'ların muadili niteliğindeki UTP'lere göre uygunluk değerlendirmesi yapılabilmesi için yetkilendirme süreci devam etmektedir.

Benzer biçimde TSI'ların eş gerekliliği olan UTP'lerin demiryolu araçlarının tescili için kullanılabilmesi ve ülkemizdeki yetkin kuruluşlar eliyle, yapılabilmesi ülke kaynaklarının verimli kullanımı için kritik önemdedir.

Halihazırda vagon imalatçıları yeni vagon tiplerinin onay süreçlerini AB üye ülkelerinde yerleşik onaylanmış kuruluşları (No-Bo) tercih ederek TSI'lara göre yaptırmaktadır. Ancak ülkemizde ilgili AB direktifine tam uyum sağlanmasına kadar geçecek olan süreç dikkate alındığında; yerli firmalar eliyle TSI'lara uygunluk değerlendirmesi yapılabilmesinin önü açılana kadar, demiryolu araçları için uygunluk değerlendirmelerini UTP'lere göre yapmak AB üye ülkelerinde yerleşik uygunluk değerlendirme kuruluşlarına olan bağımlılığı asgari düzeye indirecek böylelikle yurtdışına aktarılan önemli miktarda döviz ve bilgi birikimi ülkemizde kalacaktır.

Neden AB ile entegre bir demiryolu altyapısı ve mevzuatı?

TÜİK verilerine göre Türkiye 2016 yılında ithalatının %39'unu AB ülkelerinden (EU-28), ihracatının ise % 48'ini AB ülkelerine yapmıştır. Dış ticaretimizde bu kadar büyük bir yer tutan AB ülkeleri ile demiryolu altyapımızı ve mevzuatımızı uyumlu hale getirmek ülkemizin yürüttüğü tam üyelik müzakerelerinden bağımsız olarak önem arz etmektedir. Zira dış ticaretteki bu tabloya göre taşımacılık altyapısı AB'ye daha entegre bir Türkiye'nin sağlayacağı

faayda AB'nin Türkiye üzerinden sağlayacağı faydadan daha büyük olacaktır.

Bu çerçevede demiryolu mevzuatımızın AB müktesebatı ile uyumlu hale getirilmesi hem çıkarılan yasa ile hedeflenen serbest demiryolu piyasasını gerçek anlamda temin edebilmek için elzemdir hem de daha fazla dış ticaret ve dolayısıyla ekonomik kalkınma için olmazsa olmaz nitelikteki gelişmiş ve entegre ulaşım altyapısını tesis etmek için önem arz etmektedir.



Özcan ASLAN

ODTÜ Makine Mühendisliği Bölümü 2008 yılı mezunu olan Özcan Aslan 2012 yılında University of Leeds bünyesindeki Ulaşım Çalışmaları Enstitüsü'nde Ulaşım Planlaması ve Mühendisliği alanında yüksek lisansını tamamladı. 2009-2014 yılları arasında TCDD Genel Müdürlüğü Cer Dairesi Başkanlığı bünyesinde mühendis olarak Yüksek Hızlı Tren temini projelerinde görev aldı. 2014-2015 yılları arasında Türkiye'nin önemli özel liman işletmecilerinden Yılport Holding bünyesinde Demiryolu operasyonlarından sorumlu şef olarak, 2016-2017 yılları arasında TÜV SÜD bünyesinde demiryolu sektörüne yönelik belgelendirme faaliyetlerinden sorumlu uzman mühendis olarak görev yaptı. 2017 Mayıs ayında Türk Loydu bünyesine Demiryolu Projeleri Yöneticisi olarak katılan Özcan Aslan iyi derecede İngilizce bilmektedir.