



Selam Dünyalı...

Yörüngealtı yolculuk, uzay asansörü, uzayda mülkiyet sorunu... Dünya bunlarla ilgilenirken Türkiye daha işin başında

Eclipse Aviation'u satın alma fırsatı bu ülke için ne yazık ki kaçtı ve şimdi "bu projenin ucundan nasıl tutarız"ın peşine düşüldü. Tabii ki bundan sonra yapılacaklar asıl hedefin çok dışında ve Türkiye'nin elde edebileceği belirli faydaları (makus talihimiz: fasonculuk)

sağlamanın ötesine geçemeyecektir. Eclipse Aviation ihalesi ile ilgilenmeye başladığından beri Türkiye'de havacılıkla ilgili çalışmaları da inceleme fırsatım oldu. Hem potansiyel yatırımcılardan aldığım geri bildirimler, hem devlet kurumlarının bakışı, hem de edindiğim diğer bilgiler henüz Türkiye'nin bu tip büyük açılımlara yatkın olmadığını gösteriyor. Öte yandan dünyanın en büyük ikinci barosu olan İstanbul Barosu'nun bünyesinde iyi bir vizyon sergileyerek Nisan 2008'de "Havacılık ve Uzay Hukuku Komisyonu" kurulmuş. Kuruluş amacı, havacılık sektörünün hukuki ihtiyaçlarının tespiti olmak üzere hem hava hukuku hem de uzay hukuku alanında sektörel ihtiyaçları tespit edip, bunların hukuki olarak irdelenmesini sağlamak. Yaklaşık dokuz yıldır tasarı niteliğinde olan Hava İş Yasa Tasarısı'nın akıbetini kimse bilmiyor. Havayolları ile pilotlar, kabin memurları gibi çalışanlar arasında yapılan hizmet sözleşmeleri tatmin edici değil. Örneğin

kabin memurlarının kudem tazminatları yok. En azından uluslararası yasa hükümleri incelenerek, ilgili tüm tarafların ortak noktada buluşabileceği bir metnin ortaya çıkarılması gerekiyor.

Havacılığın sevdirmesi için sportif havacılığın gelişmesi gerekiyor. Deneysel uçaklar sportif havacılığın temelini oluşturuyor. Deneysel uçağın yüzde 25'i kadar bir miktar Motorlu Taşıt Vergisi olarak alınıyor. Türkiye'de gerçek ve tüzel kişilerin havaalanı ve iniş şartları inşa etmesi ve işletmesi Genelkurmay Başkanlığı'nın olumlu mütalaası üzerine Ulaştırma Bakanlığı iznine bağlı tutulurken, ABD'de ise havaalanı kurulması Kongre'nin onayına bağlı olup denetim mekanizması eyaletler nezdindeki havacılık otoriteleri tarafından sağlanıyor. Daha zor ve uzun bir prosedür gibi gözükse de ABD'de hem daha çok havaalanı var hem de daha az prosedür olan Türkiye'de havaalanlarının bazılarında ILS (aletli iniş sistemi) olmadığı için uçaklarımız düşüyor: İroniye bakın!

Türkiye'de de özel havayollarının da katılımıyla oluşan rekabet uçak bileti fiyatlarını bazı noktalarda otobüs bilet fiyatlarının altına getirmiştir. Böyle olunca Türkiye'de yurt içi uçan yolcu sayısı hızla artmaktadır. Ayrıca orta dönemde artacak "hava taksi" ve "kişisel jet" kullanımı küçük havaalanı (pist boyu bin 200 metrenin altında olanlar) gereksinimini artırmaktadır. Dolayısıyla uçak sayısındaki artış mevcut havaalanlarının kapasitesi ve yeni açılacak havaalanı sayıları ile orantılı olarak artmak durumundadır. Diğer taraftan 200 milyon dolarlık Hava Trafik Yönetimi Kaynaklarının Sistematik Modernizasyonu (SMART) Projesi tam performans ile çalışmak zorundadır ki üç yıl içinde hava sahamızı kullanacak 1 milyon uçağın uçuş güvenliği sağlanabilsin.

Türkiye'de biz daha havacılığın başlangıç sorunlarıyla uğraşırken, şu anda uzay sorunları yabancıların gündemine girmiş durumda. Örneğin uzayda mülkiyet sorunu yaşanmaktadır. ABD'de New Mexico eyaletinde bulunan Marsterritory.com firması, Mars'ta sanal ve gerçek arazi satışına başlamıştır. Bunun gibi birçok firma çıkması muhtemeldir. Benim gözümde dünyanın en önemli girişimcisi olan Richard Branson'un kurduğu Virgin Galactic yörünge-altı denilen ve deniz seviyesinden 100 km yüksekliğe çıkacak yolculuğu yakında başlatıyor. Bu yolculuğa dünyadan yapılan

başvuru sayısı 130-140 arası iken Türkiye'den 2-3 kişinin başvurduğu söyleniyor. Yörünge dışı birkaç dakika kalacak olan Virgin Galactic uzay aracı için sigorta genelde yörünge içini kapsıyor. Yani yörünge dışında bir sigorta yok. Mutlaka Virgin Galactic bunun için bir özel sigorta geliştirmiştir. Uzaya çıkmak denilince Japon uzay kurumunda çalışan sevgili Serkan Anılır'ın "uzay asansörü" projesini de hatırlatmadan geçemeyeceğim. Japonya'da Uzay Asansörü Derneği bile kurulmuş durumda. Yatırım için ortaya atılan maliyetler 10 ile 20 milyar dolar arasında. Yatırımın geri dönüş süresi 25 yılın üstünde olduğu için öncelikle ticari açıdan gerçekleşmesi zor olan bu projede, teknik açıdan üç bin metre boyunda yekpare karbon nanotüpün önümüzdeki 20 yılda yapılması da zor gözüküyor için sanırım biraz beklememiz gerekecek.

Uzay önümüzdeki dönemde hem en çok proje geliştirilen hem de en çok sorun yaratacak bölge olarak gözüküyor. Örneğin Birleşmiş Milletler bu konuda bir çalışma yapmasına rağmen, uydu görüntülerinin barışçıl veya saldırı amaçlarıyla kullanılmasını takip etmek şu aşamada çok güç. Bu yüzden dünyada yapılan balistik füze denemeleri tedirginlikle izleniyor. Geleceğin kuralının daha zor konduğu ve uygulandığı olaylara gebe olacağını şimdiden görmek mümkün. |BWT|

Türkiye'de biz daha havacılığın başlangıç sorunlarıyla uğraşırken, şu anda uzay sorunları yabancıların gündemine girmiş durumda