

T.C.
UFUK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

TÜRKİYE’NİN TAM ÜYELİK SÜRECİNDE
AB SİVİL HAVACILIK MÜKTESEBATINA UYUM DÜZEYİ
VE TÜRKİYE-AB SİVİL HAVACILIK SORUNLARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TEZ DANIŞMANI
PROF. DR. ŞEREF ÜNAL

HAZIRLAYAN
ALPASLAN ÇELEBİ

ANKARA

2008

Alpaslan ÇELEBİ tarafından hazırlanan “Türkiye’nin Tam Üyelik Sürecinde AB Sivil Havacılık Müktesebatına Uyum Düzeyi ve Türkiye-AB Sivil Havacılık Sorunları” adlı bu tezin Yüksek Lisans Tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Prof. Dr. Şeref ÜNAL
Tez Danışmanı

Bu çalışma jürimiz tarafından oybirliği ile Uluslararası İlişkiler Anabilim dalında Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan :Prof. Dr. Şeref ÜNAL

Üye :Prof. Dr. Aykut KANSU

Üye :Doç. Dr. Oya AKGÖNENÇ

Tarih :18/11/2008

Bu tez Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü tez yazım kurallarına uygundur.

ÖNSÖZ

Türkiye'nin Tam Üyelik Sürecinde AB Sivil Havacılık Müktesebatına Uyum Düzeyi ve Türkiye-AB Sivil Havacılık Sorunları isimli bu tez çalışmasının başlaması, hazırlanması ve tamamlanması sırasında AB Hukuku konusunda engin tecrübelerinden, tavsiyelerinden ve yönlendirmelerinden faydalanma fırsatı ve imkanı bulduğum tez yönetmenim Prof. Dr. Şeref ÜNAL'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca, sivil havacılık konusunda yaptığı araştırmalardan değerli bilgiler edindiğim, tez çalışmamın her aşamasıyla yakından ilgilenip, beni daha iyiyi yapmaya teşvik eden Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksek Okulu Müdür Yardımcısı, Yrd. Doç. Dr. Ender GEREDE'ye değerli katkılarından dolayı çok teşekkür ederim.

Diğer taraftan, her zaman içten yaklaşımlarını gördüğüm ve aydınlatıcı fikirlerinden faydalanma fırsatı bulduğum Doç. Dr. Oya AKGÖNENÇ ve Prof. Dr. Aykut KANSU'ya teşekkürü bir borç bilirim.

Ulaştırma alanında çalışmaya başladığım ilk günden buyana kendisinden pek çok şey öğrendiğim ve bu çalışmada olduğu gibi her fırsatta bana yol gösteren Prof. Dr. Enis ÖKSÜZ'e ve sevgili eşi Aytül ÖKSÜZ'e bu ortamı sağladığı ve eşsiz fedakârlığı için teşekkürlerimi sunarım.

Son olarak, yüksek lisans öğrenimi boyunca her türlü fedakârlığı yapan, tez yazım aşamasında yardımlarını esirgemeyen sevgili eşim Selcen'e çok teşekkür ederim.

Alpaslan ÇELEBİ

Eylül 2008

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	i
İÇİNDEKİLER.....	ii
ŞEKİL LİSTESİ.....	iv
TABLO LİSTESİ.....	v
KISALTMALAR.....	vi
ÖZET.....	vii
ABSTRACT.....	viii
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM SİVİL HAVACILIĞA VE AVRUPA BİRLİĞİNE İLİŞKİN TEMEL KAVRAMLAR

1. Sivil Havacılığa İlişkin Temel Kavramlar.....	3
1.1. Sivil Havacılık Kavramları ve Hava Taşımacılığı Sistemleri.....	3
1.2. Sivil Havacılık Faaliyetlerinin Sınıflandırılması	5
2. Avrupa Birliği ve Karar Mekanizmaları.....	5
2.1. AB'nin Oluşumu ve Karar Alma Organları.....	5
2.2. Avrupa'nın Sivil Havacılık Alanındaki Düzenleyici Kuruluşları.....	9

İKİNCİ BÖLÜM AVRUPA BİRLİĞİ SİVİL HAVACILIK MÜKTESEBATI

1. Havacılık Alanında Yapılan Ekonomik Düzenlemeler.....	13
1.1. Ekonomik Düzenlemelerin Serbestleşme Süreci.....	13
1.2. Trafik Hakları.....	15
1.3. Pazara Erişim ve Giriş Koşulları.....	16
1.3.1. Havayolu İşletmelerinin Lisanslandırılması.....	16
1.3.2. Havayolu Pazarına (Uçuş Hatlarına) Erişim	17
1.3.3. Havayolu İşletmelerinin Tayini.....	17
1.3.4. Havaalanı Slot Tahsisi.....	17
1.4. Ücret Tarifeleri.....	18
1.5. Yer Hizmetleri Pazarına Giriş.....	19
1.6. Rezervasyon Sistemleri.....	19
1.6.1. Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemleri.....	19
1.6.2. Çifte Rezervasyon.....	20
1.7. Havaalanı Devlet Yardımları.....	21
2. Teknik Alanda Yapılan Düzenlemeler.....	22
2.1. Havacılık Emniyeti	22
2.2. Havacılık Güvenliği.....	26
2.3. Tek Avrupa Sahası	28
3. Diğer Düzenlemeler.....	33
3.1. Sigorta Zorunluluğu	33
3.2. İstatistiksel Veri Tabanı Oluşturulması.....	34
3.3. Yolcu Hakları	34
3.4. Çevresel Önlemler	37
4. Havacılık Dış Politikası.....	40
4.1. Ortak Dış Havacılık Politikasının Oluşturulması.....	40
4.2. Üye Ülkeler İle Üçüncü Ülkeler Arasında Yapılan Anlaşmalar.....	42
4.3. Ortak Havacılık Alanı Oluşturulması.....	43

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
TÜRKİYE’DE SİVİL HAVACILIĞA İLİŞKİN KAMU KURUMLARI
VE YAPILAN DÜZENLEMELER

1. Sivil Havacılığa İlişkin Kamu Kurumları.....	46
1.1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü.....	46
1.2. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü	47
1.3. Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü.....	48
1.4. Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü.....	48
2. Havacılık Alanında Yapılan Ekonomik Düzenlemeler.....	49
2.1. Hava Yolu Pazarına Giriş Koşulları.....	49
2.2. Ücret Tarifeleri.....	50
2.3. Yer Hizmetleri.....	51
2.4. Havaalanı Slot Tahsisi.....	51
2.5. Yap İşlet Devret Modeli.....	52
2.6. Devlet Yardımları.....	53
3. Teknik Alanda Yapılan Düzenlemeler.....	53
3.1. Havacılık Emniyeti	53
3.2. Havacılık Güvenliği.....	58
3.3. Tek Avrupa Sahası ile İlgili Düzenlemeler.....	58
4. Diğer Düzenlemeler.....	59
4.1. Sigorta Zorunluluğu	59
4.2. İstatistiksel Verilerin Toplanması.....	61
4.3. Çevresel Önlemler	61
5. Havacılık Dış Politikası.....	62

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
TÜRKİYE’NİN AB SİVİL HAVACILIK MÜKTESEBATINA UYUM DÜZEYİ
VE AB İLE TÜRKİYE ARASINDAKİ HAVACILIK SORUNLARI

1. AB Müktesebatı Uyumuna İlişkin Raporlar	65
1.1. Türkiye Ulusal Programları.....	65
1.2. AB Komisyonu Türkiye İlerleme Raporları.....	66
1.3. Ayrıntılı Tarama Raporu.....	68
2. Avrupa Birliği Müktesebatına Uyumun Mevcut Düzeyi.....	70
3. Türkiye ile AB Arasındaki Mevcut Sivil Havacılık Sorunları.....	74
3.1. Yatay Anlaşma.....	74
3.2. EASA’ya Tam Üyelik	76
3.3. KKTC Hava Sahası	77
SONUÇ VE ÖNERİLER.....	78
EK - 1. ŞEKİLLER.....	84
EK - 2. TABLOLAR.....	93
KAYNAKÇA.....	103

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.	:Havacılık Sistemi ve Alt Sistemleri.....	85
Şekil 2.	:Havacılık Faaliyetlerinin Sınıflandırılması.....	86
Şekil 3.	:Avrupa Birliği Ülkeleri.....	87
Şekil 4.	:Hava Taşımacılık Bölümü'nün AB Komisyonu'ndaki Yeri.....	88
Şekil 5.	:Trafik Hakları	89
Şekil 6.	:AB İçinde İki Havayolundan Fazla Sefer Yapılan Hat Sayısı.....	90
Şekil 7.	:AB İçindeki Hatların Yıllara Göre Gelişimi.....	90
Şekil 8.	:AB'de Havayolu Taşıyıcılarının Tiplerine Göre Haftalık Koltuk Sayıları.....	91
Şekil 9.	:2010 Yılı İtibariyle Planlanan Avrupa Ortak Havacılık Alanı Haritası.....	91
Şekil 10.	:2002/2003 Kış Tarife Döneminde İç Hatlarda Yapılan Seferler...	92
Şekil 11.	:2006 Yaz Tarife Döneminde İç Hatlarda Yapılan Seferler.....	92

TABLO LİSTESİ

Tablo 1.	:AB'nin Havacılık Ekonomisi Alanında Yaptığı Düzenlemeler...94
Tablo 2.	:AB'nin Havacılık Alanında Yaptığı Teknik Düzenlemeler.....95
Tablo 3.	:Tek Avrupa Hava Sahasına Yönelik Düzenlemeler.....96
Tablo 4.	:AB'nin Muhtelif Havacılık Düzenlemeleri.....97
Tablo 5.	:AB'nin Havacılık Dış Politikası İçin Yaptığı Düzenlemeler.....98
Tablo 6.	:Türkiye'de Sivil Havacılık Alanında Düzenlenen Kanunlar.....99
Tablo 7.	:Türkiye'de Ekonomik ve Teknik Alanda Yapılan Düzenlemeler.....100
Tablo 8.	:Türkiye'de Teknik ve Muhtelif Alanlarda Yapılan Düzenlemeler.....101
Tablo 9.	:Türkiye'nin İkili Hava Ulaştırma Anlaşması Yaptığı Ülkeler....102

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABGS	Avrupa Birliği Genel Sekreterliğini
AET	Avrupa Ekonomik Topluluğu
AT	Avrupa Topluluğu
ATAD	Avrupa Toplulukları Adalet Divanı
ATM	Hava Trafik Yönetimi
CRS	Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemleri
DG TREN	Avrupa Komisyonu Ulaştırma Enerji Genel Müdürlüğu
EASA	Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı
ECAA	Avrupa Ortak Havacılık Alanı
ECAC	Avrupa Sivil Havacılık Konferansı
EUROCONTROL	Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Teşkilatı
EUROSTAT	Avrupa Toplulukları İstatistik Bürosu
GKRY	Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
IATA	Uluslararası Hava Ulaştırma Birliği
ICAO	Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
İHUA	İkili Hava Ulaştırma Anlaşması
JAA	Müşterek Havacılık Otoritesi
JAR	Müşterek Havacılık Kuralları
KKTC	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
SES	Tek Avrupa Seması
SESAR	Tek Avrupa Hava Sahası ATM Araştırmaları
SHGM	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğu
TAI	Türk Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş.
THY	Türk Hava Yolları
TÖSHİD	Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği
YİD	Yap-İşlet-Devret

YÜKSEK LİSANS TEZ ÖZETİ

Türkiye'nin Tam Üyelik Sürecinde AB Sivil Havacılık Müktesebatına Uyum Düzeyi ve Türkiye-AB Sivil Havacılık Sorunları

Alpaslan ÇELEBİ

Uluslararası İlişkiler

Ufuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eylül 2008

Danışman: Prof Dr. Şeref ÜNAL

Türkiye'nin Avrupa Birliği (AB) ile 3 Ekim 2005 tarihinde tam üyelik müzakerelerine başlaması, diğer alanları etkilediği gibi Ulaştırma Faslıının bir alt dalı olan sivil havacılık sektörünü de önemli ölçüde etkilemektedir. AB'ye tam üye olabilmenin temel şartı tüm alanlarda AB Müktesebatına uyumlu mevzuata sahip olmaktır. Ancak, diğer üye ülkelerin müzakereler sırasında yaptığı gibi ihtiyaç duyulan alanlarda derogasyon talep etmek de mümkün görülmektedir.

Bu tez çalışmasında, sivil havacılık alanındaki AB müktesebatı ile Türk sivil havacılık mevzuatı karşılaştırılarak, Türkiye'nin uyum düzeyi ortaya konmaktadır. Uyum sağlamak amacıyla Türkiye'de bugüne kadar yapılan düzenlemeler ele alınmakta ve yapılması gereken çalışmalar tespit edilmektedir. Ayrıca, iki taraf arasındaki mevcut sivil havacılık sorunları detaylı bir şekilde incelenmektedir.

ABSTRACT

During Full Membership

Turkey's Adaptation Level to the Civil Aviation of Acquis Communautaire and Civil Aviation Matters Between Turkey and European Union

Alpaslan ÇELEBİ

International Relations

Ufuk University, Institute of Social Sciences, September 2008

Advisor: Prof Dr. Şeref ÜNAL

Turkey's inauguration for the membership negotiations with European Union (EU) on 3 October 2005 has affected significantly all the fields including civil aviation sector which is subdivision of Transport Chapter. Having compatible legislation with *acquis communautaire* in all areas is a prerequisite of being a member to EU. From Turkish point of view, it is also possible to request derogation in the specific fields as the other members did before joining the EU.

In this study, Turkey's adaptation level has been brought up a matter by matching Turkey's civil aviation legislation and *acquis communautaire* in the same field. The existing laws and regulations of Turkey in the field of civil aviation have been examined with a view to comply with *acquis communautaire*. Furthermore, existing problems of civil aviation between Turkey and EU have been analysed in detail.

GİRİŞ

Roma Anlaşması ile ulaştırma sektörüne verilen önem daha ilk icraatlarda o günkü adıyla Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun (AET) ortak politikası haline gelmiştir. Bugün itibariyle Kıta Avrupası, ulaştırma sektörünün bir alt dalı olan sivil havacılık alanında yapılan düzenlemeler ve uygulanan faaliyetler açısından dünyada önemli bir bölgesel güç durumundadır. Küresel çerçevede havacılık sektöründe meydana gelen tüm gelişmeler Avrupa havacılık otoritelerince yakından takip edilmiş, bu bölgede uygulanan bazı havacılık politikaları ise dünyanın diğer yerlerine örnek teşkil edecek seviyede ilerlemiştir.

AB'de hava taşımacılığı sektörünün Amerika Birleşik Devletleri'nde (ABD) yaşanan tecrübelerden ders alarak serbestleşmesi, rekabete açılması ve Birlik içinde ortak uygulamalara başlanması, öncelikle havayolu ile seyahat edenleri ve bu sektörde çalışanları rahatlatmıştır. Sektörün her alanında sunulan hizmet kalitesi yükselmiş, seçim olanakları artmış, uçuş emniyeti ve havacılık güvenliği konusundaki tedbirler en üst düzeye çıkarılmıştır.

Türkiye'nin zamanında yaptığı girişimler neticesinde, AB'deki havacılık kurumlarının sunduğu imkanlardan istifade edilmiştir. Hem Türkiye hem de AB için ortak kazanımlar söz konusu olmuştur. Türkiye'nin Avrupa'daki ortak düzenlemelere tabi olması, dünyadaki güvenli uçuş yapılan alanın genişlemesine neden olduğu gibi birtakım gereksiz harcamaların da önüne geçmiştir. AB ile tam üyelik müzakerelerine başlayan Türkiye, sivil havacılık alanında mevzuat uyumu sağlamak için gereken çalışmaları sürdürmektedir.

Bu tez çalışmasının amaçları;

- Havacılık faaliyetleri içerisinde sivil havayolu taşımacılığının yerini belirlemek,
- Sivil havacılık alanında AB'nin yaptığı düzenlemeleri ortaya koymak,
- Söz konusu alanda Türkiye'de yapılan düzenlemeleri ele alarak, AB Müktesebatına uyumun mevcut düzeyini belirlemek,

- Türkiye ile AB arasındaki sivil havacılık sorunlarını irdelemek ve bir takım öneriler sunmaktır.

Yukarıda sıralanan amaçlar dikkate alınarak, tez çalışması dört ayrı bölüme ayrılmıştır. Birinci Bölümde sivil havacılık faaliyetleri tanımlanmış ve AB'nin oluşumu, mevcut yapısına ilişkin temel unsurlar ile Birlik içinde hava taşımacılığı alanında yapılan düzenlemelerin nasıl kanunlaştığı ele alınmıştır.

İkinci Bölüm kendi içinde dört kısma ayrılmış ve ilk kısımda AB'nin havacılık ekonomisi alanında yaptığı düzenlemeler ile bu düzenlemelerin havayolu ile seyahat edenleri nasıl etkilediği incelenmiştir. İkinci kısımda teknik düzenlemeler, üçüncü kısımda muhtelif düzenlemelere değinilmiştir. Son kısımda ise AB'nin havacılık dış politikası belirtilmiştir.

Üçüncü Bölümde, Türkiye'nin sivil havacılık alanıyla ilgili kamu kurumları kısaca tanıtarak, ekonomik, teknik ve diğer sivil havacılık düzenlemeleri incelenmiştir.

Dördüncü ve son Bölümde ise, Türkiye'nin Ulusal Programları, AB Komisyonu Türkiye İlerleme Raporları ve Ayrıntılı Tarama Raporu ele alınmıştır. Ayrıca, Türkiye'nin AB sivil havacılık müktesebatına uyum düzeyi ve Türkiye ile AB arasındaki sivil havacılık sorunları irdelenmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

SİVİL HAVACILIĞA VE AVRUPA BİRLİĞİNE İLİŞKİN

TEMEL KAVRAMLAR

1. Sivil Havacılığa İlişkin Temel Kavramlar

1.1. Sivil Havacılık Kavramları ve Hava Taşımacılığı Sistemleri

Havacılık; uçuş faaliyetlerinden ibaret olup, genellikle insanların, kargonun yada postanın hava araçları ile bir yerden başka bir yere taşınması şeklinde ifade edilebilir. Havadan hafif yada ağır hava araçlarının gökyüzünde uçması ile doğrudan yada dolaylı olarak ilgili olan tüm faaliyetleri içeren oldukça geniş bir kavramdır. **Sivil havacılık** ise askeri bir amaç güdülmezsizin yapılan havacılık faaliyetlerini kapsamaktadır.

Diğer taraftan, bu tez çalışmasının ana konusunu oluşturan **hava taşımacılık sektörünün** tanımını şöyle yapmak mümkündür: Ulaştırma sektörünün önemli bir alt sektörü olan havayolu taşıma sektörü; faaliyet konusu, faaliyetleri yürüten kurum ve kuruluşlar, kullanılan ileri teknoloji ürünü araçlar ve donanım, özel altyapı ve haberleşme sistemleri, nitelikli insan gücü, hizmet veren insanlar, ulusal ve uluslararası özelliğe sahip düzenlemeler ve mevzuat konularının oluşturduğu önemli bir alt sistemdir.¹

Merkezinde uçuş faaliyetleri bulunmasına karşın, havacılık emniyetli bir uçuş yapılabilmesini ortak amaç edinmiş birçok faaliyetin etkileşim içinde olduğu bir süreçler topluluğudur. Bu nedenle, havacılığın sistem yaklaşımı ile incelenmesi yararlı olacaktır. Sivil havacılık sistemi havacılık sisteminin, havacılık sistemi ise ekonomik ve sosyo-politik genel sistemin bir alt sistemidir.² Şekil - 1’de havacılık sistemi ve onun alt sistemleri görülmektedir.

¹ Devlet Planlama Teşkilatı, Ulaştırma (Havayolu Ulaştırması) Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara 2001, s.1.

² Ender Gerede, “Havayolu Taşımacılığında Küreselleşme ve Havayolu İşbirlikleri-THY AO’da Bir Uygulama”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2002 s.6-9.

Yolcu, yük ve postanın emniyetli ve etkin bir biçimde varış yerlerine ulaştırılması, sivil havacılık sisteminin en son çıktısı olarak görülmektedir. Sistemin ve dolayısıyla alt sistemlerinin ortak amacı emniyetli ve etkin bir uçuş sağlamaktır. Sistemlerin doğası gereği, alt sistemlerin bu amaca ulaşabilmek için birbirleri ile koordinasyon ve etkileşim içinde olmaları, birbirlerinin faaliyetlerini desteklemeleri gerekmektedir. Sivil havacılık alt sistemleri şunlardır:

Eğitim Alt Sistemi, tüm sivil havacılık faaliyetlerinde çalışacak insan kaynağının sağlanmasından sorumludur. Havacılık kazalarının büyük bir bölümü insan faktöründen kaynaklanır, bu nedenle çok önemli bir alt sistemdir.

Yönetim Alt Sistemi, tüm sivil havacılık faaliyetlerinin emniyetli ve etkin bir biçimde yürütülebilmesi için gerekli standartların belirlenmesinden ve bunlara uyulmasının sağlanmasından sorumludur. Yönetim, düzenleyici bir role sahiptir.

Üretim ve Bakım Alt Sistemi, sivil havacılık sisteminin tüm araç-gereç ihtiyacını yine sistemin amaçları doğrultusunda tasarlar, onları üreten ve tasarım sırasındaki güvenilirlik seviyelerinde kalmalarını sağlar.

Hava Trafik Kontrol ve Hava Seyrüsefer Alt Sistemi, hava araçlarının yerde ve havadaki hareketlerinin, sivil havacılık sisteminin amaçları doğrultusunda düzenlenmesini sağlar. Uçuş emniyetinin ve etkinliğinin sağlanmasında önemli bir rolü vardır.

Havaalanı Alt Sistemi, sivil havacılık sisteminin en önemli alt yapısını oluşturmaktadır. Başta uçuş olmak üzere, üretim, bakım, hava trafik ve seyrüsefer, eğitim ve haberleşme gibi faaliyetlere alt yapı kolaylıklarını sağlar.

Bilgi ve Haberleşme Alt Sistemi, tüm alt sistemler arasındaki etkileşimi sağlar. Sivil havacılık sisteminde koordinasyon ve iletişim çok önemlidir.

Askeri Havacılık Sistemi ile sivil havacılık sistemi arasında havacılığın ilk yıllarından bu yana sıkı bir etkileşim vardır. Birbirlerinden tamamen farklı olmakla birlikte, havacılık alanındaki hemen hemen tüm teknolojik yenilikler askeri amaçlı araştırma ve geliştirme faaliyetleri sonucunda ortaya çıkmıştır.

Hava Taşımacılığı Alt Sistemi, sivil havacılık sisteminin merkezini oluşturmakta ve sistemin en temel çıktısını üretmektedir. Yolcu, yük ve postanın varış yerlerine ulaştırılmasını sağlar.

1.2. Sivil Havacılık Faaliyetlerinin Sınıflandırılması

Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (International Civil Aviation Organization-ICAO) dokümanlarına göre sivil havacılık faaliyetleri şunlardan oluşur: Hava araçları ile işletmecilik faaliyetleri, hava araçları imalat, bakım ve onarım faaliyetleri, havaalanları yapım ve işletme faaliyetleri, haberleşme, seyrüsefer ve hava trafik hizmetleri düzenleme ve işletme faaliyetleri, havacılar için meteoroloji faaliyetleri ve çevre koruma faaliyetleri. Tüm dünyadaki uygulama ve tanımlamalar dikkate alındığında, Şekil - 2'deki sınıflandırmanın en uygun sınıflandırma olduğu düşünülmektedir.³

Bu çalışmanın kapsamı, Avrupa Birliği'nin sivil havacılık sektöründe yaptığı ekonomik, teknik, çevresel ve diğer düzenlemeler ile bunların Türkiye'ye etkilerinden, tam üyelik sürecinde Türkiye'de yapılan düzenlemelerin AB ile uyum düzeyinden ve bu süreçteki mevcut sorunlardan oluşmaktadır. Ancak, yapılan düzenlemeler "**havayolu taşımacılığı**" ve onu ilgilendiren faaliyetler açısından ele alınmaktadır. Diğer bir deyişle, Genel Havacılık ve onu ilgilendiren faaliyetler kapsam dışında bırakılmıştır.

2. Avrupa Birliği ve Karar Mekanizmaları

2.1. AB'nin Oluşumu ve Karar Alma Organları

İkinci Dünya Savaşından sonra ortaya çıkan yıkım, benzer durumların tekrar yaşanmaması için Avrupa ülkelerini işbirliğine yöneltmiştir. Batı Almanya, Fransa, İtalya, Belçika, Hollanda ve Lüksemburg 1951 yılında Paris Antlaşmasını imzalayarak Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu'nu (AKÇT) kurmuşlardır. Aynı ülkeler 1957 yılında Roma Antlaşmasını imzalayarak da Avrupa Ekonomik Topluluğunu (AET) ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğunu (AAET) kurmuşlardır.⁴ 1 Temmuz 1967 tarihinde birleştirilen bu üç topluluk Avrupa

³ Gerede, a.g.e., s.14.

⁴ Şeref Ünal, Avrupa Birliği Hukukuna Giriş, Yetkin Yayınevi Birinci Baskı, Ankara 2007,s.20-21.

Topluluğu adını almıştır. 1993 yılında imzalanan Maastricht Anlaşmasından sonra ise Avrupa Birliği ifadesi kullanılmaya başlanmıştır.

Sürekli değişim ve gelişim içinde olan Birlik, yaklaşık her on yılda bir genişleme süreci yaşamıştır. Paris Antlaşmasını imzalayan altı ülkeye ilave olarak Birliğe katılım sağlayan ülkelerin oluşturduğu harita Şekil - 3'te gösterilmektedir. Avrupa Birliği, yarım yüzyıllık süreçte dünyadaki diğer oluşumlara nazaran farklı özelliklere sahip olmayı başarmıştır. Özellikle ekonomik alanda büyük adımlar atılmıştır; üye ülkeler arasında kişi, mal, hizmet ve sermayenin serbest hareket ettiği sınırsız "Tek Pazar" oluşturulmuş ve ortak para birimi olan Euro kullanılır hale gelmiştir. AB, çevre koruma ve kalkınma yardımları gibi alanlarda dünya lideri haline gelmiştir.

AB'yi farklı kılan özelliklerinden bir tanesi de çalışma şeklidir. ABD gibi ne bir federasyondur, nede Birleşmiş Milletler gibi hükümetler arasında bir işbirliği organizasyonudur. AB üyesi ülkeler, bağımsız devletler olmakla birlikte, egemenliklerini dünyada tek tek sahip olamayacakları gücü ve etkiyi kazanmak için bir araya getirirler. Egemenlikleri bir araya getirmek, pratikte karar alma yetkilerinin bir kısmını, ortak fayda içeren belli konulardaki kararların Avrupa düzeyinde demokratik olarak alınması için beraber oluşturdukları ortak kurumlara aktarmaları anlamına gelir.⁵

AB'nin başlıca karar alma kurumları şunlardır:

AB Parlamentosu: AB'nin ulusüstü kuruluşlarından biri olan Avrupa Parlamentosunun temel görevi, tıpkı ulusal parlamentolarda olduğu gibi, yasama işidir. Ancak bu kurum yasama görevini tek başına kullanmak yerine Konsey ile paylaşır. AKÇT'nin Ortak Meclisi (Common Assembly) Parlamentosunun öncü kuruluşudur. Daha sonra 1958 yılında yapılan Roma Antlaşması ile Avrupa Topluluklarının üç meclisi tek bir meclis altında birleştirilmiş ve bu kurumun adına Tek Meclis (Single Assembly) denmiştir. Bu meclis 1962 yılında Avrupa Parlamentosu adını almıştır.⁶

Parlamento AB vatandaşlarını temsil eder ve doğrudan onlar tarafından seçilir. Kanun yapmak, bütçeyi kontrol etmek ve yürütme erkini denetlemek

⁵ How the EU Works, European Documentation, European Commission Directorate General for Press and Communication Publications, Brussels 2003, p.3.

⁶ M. Serdar Palabıyık-Ali Yıldız, Avrupa Birliği, ODTÜ Yayıncılık, Ankara 2006, s.41.

öncelikli görevidir. Maastricht Antlaşması ile Parlamento'ya geniş kapsamlı yasama yetkileri verilmiştir. Antlaşma çerçevesinde kabul edilen yeni ortak karar usulüne göre Parlamento işçilerin serbest dolaşımı, tüketicinin korunması, eğitim, kültür, sağlık ve Avrupa-ötesi ağlar gibi birçok önemli alandaki yönetmeliklerin ve yönergelerin kabulü konusunda Konsey'le eşit statüye sahip kılınmıştır. Büyük önem taşıyan bazı kararlar (bazı uluslararası antlaşmalar, yeni üyelerin katılımı, Parlamento seçimlerinde her ülkede aynı usulün uygulanması, birlik vatandaşlarının ikamet hakkı, vs.) için Konsey'in, Parlamento'nun onayını alması gerekir.

Avrupa Parlamentosu'nda tüm siyasi eğilimler doğrudan seçilen üyeler tarafından ve ulusal parlamentolardan bağımsız bir şekilde temsil edilir. Parlamento, aynı zamanda, Avrupa Komisyonu üyelerinin tayinlerini onaylama ve üçte iki oy çokluğuyla Komisyon'u görevden alma yetkisine sahip bir denetim organıdır.⁷

Avrupa Konseyi (The Council of Europe): Avrupa Konseyi'nin oluşturulması fikri, İkinci Dünya Savaşı'ndan maddi ve manevi büyük kayıplarla çıkan Avrupa'da bir daha aynı trajedilerin yaşanmamasını sağlamak amacıyla ortaya atılmıştır. Avrupa'da gerginliğin ve çatışmanın yerinin güven ve işbirliğinin alması hedeflenmiştir. 1949 yılından bu yana toplanan ve hükümetlerarası bir kuruluş olan Avrupa Konseyi'ne Belarus, Kazakistan, Kosova ve Vatikan dışında tüm Avrupa ülkeleri üyedir.

İnsan hakları, çoğulcu demokrasi ve hukukun üstünlüğü ilkelerini korumak ve güçlendirmek; ırkçılık, yabancı düşmanlığı, uyuşturucu madde ve çevre sorunlarına çözüm aramak; Avrupa kültürel benliğinin oluşmasına ve gelişmesine katkıda bulunmak; üye ülkelerin vatandaşlarının daha iyi yaşam koşullarına kavuşmalarını sağlamak Avrupa Konseyi'nin temel amaçlarını oluşturmaktadır.⁸

Avrupa Birliği'nden farklı bir örgütlenmedir ve Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi Avrupa Konseyi'ne bağlı olarak faaliyetlerini yürütmektedir.

AB Konseyi (The European Council): AB'ye üye devletlerin başkanları veya başbakanları ile AB Komisyon Başkanı'nın bir araya geldikleri zirve

⁷ <http://www.abgs.gov.tr/index.php?p=106&l=1>, 16.03.2008.

⁸ http://www.tbmm.gov.tr/ul_kom/akpm/orta/main_genel.html, 19.11.2008.

toplantılarından oluşmaktadır. Konsey, AB'nin genel politikasını belirleyen üst düzey yetkilere sahip bir organdır. Konsey toplantıları genellikle Brüksel'de yapılmaktadır.⁹ Yılda iki defa toplanan Konseye, dışişleri bakanları ve gündemdeki konulara göre ilgili bakanlar düzeyinde temsilciler de katılabilmektedir.

Konseyin ana hedefleri olarak büyüme, barış, güvenlik, işbirliği ve demokratik gelişme gösterilebilir. Avrupa'nın geleceği ile ilgili en önemli kararlar Konsey tarafından alınmaktadır. Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Birliği'nin yıllık bütçesini tespit eden Konsey, AB adına uluslararası anlaşmalar imzalamaktadır. Ortak politikalara ilişkin temel kararları alarak, AB Antlaşmasında belirlenmiş olan hedeflere ulaşılmasını sağlamaktadır.

AB Komisyonu: AB'nin yürütme organı yani işin büyük kısmını yapan ve bürokratların çoğunu istihdam eden kurum AB Komisyonudur. Avrupa hükümetinin bakanlar kuruludur - başbakanların ve Avrupa Parlamentosunun politikalarını yerine getiren sağlık, maliye, tarım vb. bakanları gibi.¹⁰ Komisyon bir bütün olarak AB'nin çıkarlarını gözetmektedir. Girişim, uygulama, yönetim ve denetim yetkilerine sahip bağımsız bir organdır. Yasa önerisinde bulunma, yasaları uygulama ve Antlaşmaların belirttiği hallerde karar alma yetkisi vardır. Üye ülkeler arasında anlaşma ile beş yıl için seçilen Komisyonun atanması için Avrupa Parlamentosunun onayı gereklidir. Komiserler 24 genel müdürlük ile uzmanlaşmış departmanlardan oluşan bir yönetim kadrosu tarafından desteklenir. Komisyon Avrupa parlamentosuna karşı sorumludur. 20 üyeden oluşan Komisyon sayısı, üye devlet sayısından az olduğu için eşitlik ilkesi çerçevesinde rotasyon sistemi kullanılmaktadır.¹¹

Enerji ve Ulaştırma Genel Müdürlüğü (Directorate General of Transport and Energy-DG TREN) AB Komisyonu Başkan Yardımcısına bağlı olarak çalışır. Ulaştırmaya ilişkin konulardan Ulaştırma Komiseri, Enerji ile ilgili konulardan Enerji Komiseri sorumludur. Genel Müdürlük, bin civarı personele sahip olup, Brüksel ve Lüksemburg'da yerleşik olmak üzere 10 müdürlükten oluşur.

⁹ http://consilium.europa.eu/cms3_fo/showPage.asp?id=429&lang=en, 16.03.2008

¹⁰ T. R. Reid (Çeviri:Nur Küçük), Avrupa Birleşik Devletleri, Salyangoz Yayınları, İstanbul 2007, s.387.

¹¹ <http://www.ikv.org.tr/sozluk2.php?ID=973>, 16.03.2008.

Topluluk ulaştırma ve enerji politikalarının gelişimine ilave olarak, devlet yardımları dahil, trans-Avrupa ağlarının mali destek programlarını yönetir, teknolojik ilerleme ve yeniliklerden sorumludur. F Müdürlüğü, Hava Taşımacılık Politikası ve Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı'ndan (European Aviation Safety Agency-EASA) sorumludur. Şekil - 4'te Hava Taşımacılık Bölümü ve bağlı birimlerinin AB Komisyonu'ndaki yeri gösterilmektedir.

Bu üç organ, AB'nin her yerinde uygulanan yasa ve politikaları oluşturur. Prensipde yeni yasaları öneren Komisyon'dur, fakat bunları kanunlaştıran Parlamento ve Konsey'dir.

Avrupa Topluluğu Adalet Divanı (ATAD): Avrupa Birliği'nin en yüksek yargı organı olan ATAD, üye ülke hükümetleri tarafından ortak kararla 6 yıl için atanan 15 hakim ve 9 hukuk sözcüsünden oluşmaktadır.¹² Lüksemburg'da bulunan Divanın kararları kesin ve nihai olup, tüm üye ülkeler için bağlayıcı özelliğe sahiptir. Yargılama ve görüş bildirme yetkisi vardır.

ATAD, Topluluk hukuku olarak bilinen Avrupa Birliği hukukunun (gerek kurucu antlaşmalar ve gerekse Topluluk organları tarafından ihdas edilen İkincil Topluluk hukukunun) her üye devlette aynı Şekilde uygulanmasını ve yorumlanmasını sağlamaktadır. Bu çerçevede, 2002 yılında alınan ATAD kararları hava taşımacılık sektörü açısından güzel bir örnek teşkil etmektedir. Nitekim, söz konusu kararlar sonucunda AB Hukukunu ihlal eden sivil havacılık uygulamalarına son verilmiştir.

2.2. Avrupa'nın Sivil Havacılık Alanındaki Düzenleyici Kuruluşları

Tüm dünyada uluslararası sivil havacılığın güvenli, istikrarlı ve belirlenen düzenlemeler çerçevesinde gelişmesi için, Şikago Konvansiyonu'nda¹³ alınan kararlar neticesinde ICAO kurulmuştur.¹⁴ Avrupa Sivil Havacılık Konferansı

¹² Paul Stephen Dempsey, European Aviation Law, 2004 Kluwer Law International, First Edition the Hague, p.27.

¹³ I. ve II. Dünya Savaşları arasında hızlı bir gelişme kaydeden havacılık faaliyetleri, ülkeler arası taşımacılık, taşımaların yapıldığı ülkelerin büyük bir uyum ve işbirliği içinde olmalarını gerektirmiş ve bu faaliyetlerin uluslararası düzeyde örgütlenilerek yürütülmesi zorunlu hale gelmiştir. 7 Aralık 1944 tarihinde ABD'de düzenlenen Şikago Konvansiyonu tüm dünya ülkelerinin kabulüne sunulmuş ve uygulamalarda ortak düzenlemeler sağlanması yönünde büyük bir adım atılmıştır.

¹⁴ Şikago Konvansiyonu kararları sonucunda 4 Nisan 1947 tarihinde faaliyetlerine başlayan ICAO, uluslararası sivil havacılığın emniyetli ve düzenli bir Şekilde büyümesini sağlamak için çalışmalar

(European Civil Aviation Conference-ECAC), Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyet Teşkilatı (European Organization for the Safety of Air Navigation-EUROCONTROL), Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği (Joint Aviation Authorities-JAA) ve Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (European Aviation Safety Agency-EASA), sivil havacılık alanında ICAO ile aynı amaçları güden Avrupa Kıtasındaki bölgesel kuruluşlardır.

ECAC: İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra sivil havacılık sektöründe yaşanan hızlı gelişmeler, bölgesel sivil havacılık teşkilatlarının kurulmasına yol açmıştır. Bu teşkilatların ilki Avrupa Sivil Havacılık Konferansı olup, temel amacı Avrupa hava ulaştırma sisteminin emniyetli, etkili ve sürekli bir şekilde gelişimini teşvik etmektir. Teşkilatın en üst düzey çalışma organı, Ulaştırma Bakanları toplantısı olup, bu toplantıların dışında Genel Müdürlerin toplandıkları ikinci bir alt organı vardır.

Temel görevleri; Avrupa'da hava taşımacılığının genel esaslarını ve politikasını tespit etmek, uçuş güvenliği konusunda standartları belirlemek ve üye ülkelerin bunlara uyumlarını sağlamak ve gerekli yaptırımları uygulamak, uçuş düzenlemeleri ve emniyetinin geliştirilmesi için gerekli düzenlemeleri yapmak, Avrupa dışındaki ülkelere yapılacak olan uçuşlarda, üye devletlerle bu devletler arasında ilişkilerin koordinesi açısından gerekli düzenlemeleri yapmaktır.¹⁵

EUROCONTROL: Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyet Teşkilatı, hızlı gelişen hava trafiğinin çok karmaşık hale gelmesi ve havada meydana gelebilecek kazaların önlenmesi için gerekli tedbirlerin alınmasını sağlamak amacıyla 1963 yılında kurulmuştur. Başlangıçta üye devlet sayısı 6 iken, bugün 38 üyesi bulunmaktadır. Teşkilat, Avrupa havayolu taşıyıcılarını daha kârlı duruma getirecek, aynı zamanda havaalanlarının, hava trafik kontrol operasyonlarının ve havacılık otoritelerinin masraflarını oldukça düşürecek olan "Tek Hava Sahası" (Single-Sky) projesini yürütmektedir.¹⁶

Eurocontrol'un görevleri; üye ülkelerin Avrupa hava sahasında yapacağı uçuşlarda, hava seyrüsefer emniyeti açısından gerekli bütünleşmeyi sağlamak,

yapmaktadır.

¹⁵ <http://www.ecac-ceac.org/index.php?content=presentation&idMenu=1>, 17.03.2008.

¹⁶ Jorgen Lindergaad, "Wanted-A Sustainable European Airline Industry," Scanorama Magazine, 2003 February.

teşkilata üye ülkeler adına, hava sahasını kullanan hava taşıyıcılarından seyrüsefer ücretlerini tahsil etmek, üye ülkeler tarafından ihtiyaç duyulan projeleri hazırlamak, eğitim vermek ve üye ülkelerin duyacakları teknik malzeme hizmetlerini üye ülkelerin istifadesine sunmaktır.

JAA: Müşterek Havacılık Otoritesi, ECAC'ın bir alt organı olup, 1970 yılında ilk çalışmalarına başlamıştır. O zamanki asıl görevi büyük uçak ve motorlar için sertifikasyon kodları oluşturmak ve Avrupa havacılık endüstrisinin, özellikle uluslararası konsorsiyum (Airbus vb.) tarafından üretilen ürünlerin ihtiyaçlarını belirlemektir. 1987 yılından itibaren hizmetlerini genişleten JAA bugün her tür uçağın bakım, lisans ve sertifikasyon/dizayn standartları ile de yoğun olarak ilgilenmektedir.

JAA'nın amacı yüksek kalite ve standartta havacılığın güvenliğini ve gelişimini sağlamaktır. JAA'nın yapmış olduğu düzenlemeler JAR (Joint Aviation Requirements) olarak adlandırılmaktadır. JAA üyesi ülkeler düzenli olarak denetimden geçmektedir.¹⁷ JAA bünyesinde yürütülen faaliyetlerin 2010 yılında EASA tarafından yerine getirilmesi planlanmaktadır. Böylelikle, JAA kendini feshetmiş olacaktır.

EASA:1592/2002 sayılı AB Konseyi ve Avrupa Parlamentosu Tüzüğü¹⁸ ile tüm Avrupa havacılığının emniyetini sağlamak ve yönetimini üstlenmek üzere EASA kurulmuştur. Başlıca görevleri; sivil havacılık faaliyetlerinde kullanılan tüm araç ve teçhizatın, parçalarının, donanımlarının sertifikasyonu ve bakımları; ilgili kuruluş ve havacılık işletmelerinin yetkilendirilmesi, havacılık personelinin lisanslandırılması, havaalanı ve hava trafik işleticilerinin emniyet açısından denetimi olarak sıralanabilir.¹⁹

EASA'ya üye olabilmek için Avrupa Birliği'ne tam üye olmak gerekmektedir. Norveç ve İzlanda 1 Haziran 2005 tarihinde Avrupa Ekonomik Alanı (European Economic Area-EEA) Ortak Komitesinin 179/2004, 15/2005, 16/2005 numaralı kararları sonucunda, 1592/2002 sayılı Tüzüğün 55. Maddesi gereğince EASA'ya katılmıştır. Ancak, Yönetim Kuruluna oy hakkı olmaksızın

¹⁷ <http://www.jaa.nl/introduction/introduction.html>, 17.03.2008.

¹⁸ Regulation (EC) 1592/2002 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2002 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, OJ L 240, 07/09/2002, p.1.

¹⁹ http://www.easa.eu.int/home/aboutus_en.html, 17.03.2008.

gözlemci statüsünde üye olmuşlardır.²⁰

Türkiye, İsviçre, İzlanda ve Norveç gibi AB üyesi olmayan ülkelerin EASA'ya tam üyelikleri ancak AB Komisyonu ile ikili veya çok taraflı bir anlaşma yapılması ile mümkün görülmektedir. Türkiye'nin EASA'ya üyelik konusunda yaşadığı sıkıntılar Dördüncü Bölümde detaylı olarak ele alınmaktadır.

²⁰ http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/g_links.php, 17.03.2008.

İKİNCİ BÖLÜM

AVRUPA BİRLİĞİ SİVİL HAVACILIK MÜKTESEBATI

1. Havacılık Alanında Yapılan Ekonomik Düzenlemeler

Ekonomik Düzenlemelerin Serbestleşme Süreci

Avrupa Birliği'nde havacılık sektörünün serbestleştirilmesi üç nedenle gecikmiştir. Birinci neden; 1944 yılında imzalan Şikago Konvansiyonu'nun, her devletin kendi toprakları üzerindeki hava sahasında mutlak hükümler haklarına sahip olacağı hükmünü²¹ içermesi ve AB'de havayolu işletmelerinin devlet kontrolünde kurulmasıdır. İkinci neden; 1946 yılından itibaren ülkeler arasında karşılıklı olarak imzalanmaya başlanan Bermuda I tipi İkili Hava Ulaştırma Anlaşmalarının, pazara giriş, hatlara erişim, kapasite ve ücret gibi havacılık faaliyetlerindeki serbestliği kısıtlayıcı hükümler içermesidir.²²

Bu ilk iki neden, diğer ülkeler için de havacılık alanında serbestleşmeyi engelleyici etkiye sahip olup, halen dünyada bir çok ülkede geçerliliğini devam ettirmektedir. Bu süreçte, Topluluk hava taşımacılığı pazarında, her devletin mülkiyetini kendi elinde bulundurduğu ulusal havayolu taşıyıcılarını, diğer ülkelerin taşıyıcılarına ve özel teşebbüs tarafından işletilen ulusal rakiplere karşı koruyan bir sistem kurulmuştur. Kısıtlayıcı hükümler içeren ikili hava ulaştırma anlaşmalarının etkisiyle de, ulusal havayolu taşıyıcıları böylelikle fiyat rekabeti ile karşılaşmamışlardır.

Üçüncü neden; Roma Antlaşmasının AB'de rekabeti düzenleyen 81. ve 82. maddelerinin hava taşımacılığı sektöründe uygulanmasının geciktirilmesi ve bu alanda üye ülkelerin korumacı tedbirler almasıdır. Roma Antlaşması 1958 yılında yürürlüğe girdiğinde, Toplulukta hava taşımacılığına olan ilgi az iken, Topluluktaki genişlemeyle birlikte bu bölgelerdeki ekonomik büyümede hava taşımacılığının sağladığı yararın artması, sektöre verilen önemin artmasına neden

²¹ 7 Aralık 1944 Şikago Konvansiyonu, 1. Madde "Tarifeli Seferler".

²² ICAO Doc. 9626, Manual on the Regulation of International Air Transport, Second Edition 2004.

olmuştur. 1962 yılında kabul edilen 141 sayılı Konsey Tüzüğü hava taşımacılık sektörünü, ortak taşımacılık politikası oluşuncaya kadar, rekabet düzenlemelerinin uygulanmasına ilişkin 17/62 sayılı Tüzüğün kapsamı dışında bırakmıştır. Bu uygulama, Komisyon'un 1987 yılında kabul ettiği ilk serbestleşme paketine kadar devam etmiştir.²³

Bu gelişmelerle birlikte, AB'de hava taşımacılık sektörünün serbestleşmeye başlamasını iki nedene bağlamak mümkündür. Birinci neden; Komisyonun sektörde yaşanan uygulamaları rekabet açısından Roma Antlaşmasına aykırı bulmasıdır. İkinci neden ise; Avrupa'daki tüketicilerin yüksek bilet ücretleri nedeniyle mağdur olmasıdır.

AB Komisyonu serbestleşmeyi üç aşamada gerçekleştirmeyi planlamıştır. Bunun nedeni, ABD'de başlayan serbestleşmenin arzu edilen şekilde sonuçlanmamasıdır. 1978 yılında ABD Sivil Havacılık Kurumu elinde bulundurduğu kısıtlayıcı yetkileri kaldırarak, havayollarının hatlara giriş ve çıkışlarını, ücretleri, havayolları arasındaki anlaşmaları serbestliğe kavuşturmuştur. İlk etapta sektörün yapısında olumlu gelişmeler yaşanmış ve sektörde etkin olan birkaç havayolu yerine çeşitlilik artmıştır. Tüketici seçeneklerinde artış imkanı sağlanması halkta büyük ilgi uyandırmış, ücretlerde düşüş olurken, iş olanakları, yolcu akışı ve uçuş sıklığında yükselme olmuştur. Ancak pazar payını arttırmak isteyen havayolları yoğun rekabet sonucunda fiyatlarını iyice düşürmeye başlayınca, bazı işletmeler bundan olumsuz etkilenmiş ve pazardan çekilmek zorunda kalmışlardır. Deregülasyon yaklaşık sekiz yıl sonra işletme birleşmelerine yol açarak, pazarın birkaç havayolunun eline geçmesine ve tekelleşmeye neden olmuştur.²⁴

Bu tür gelişmeleri takip eden Komisyon, Birinci Serbestleşme Önlemleri Paketini 1987 yılında kabul etmiştir. Bu paket ile Şikago Konvansiyonu'ndan kaynaklanan kısıtlayıcı hükümlere son verilerek, hava taşımacılık sektöründe rekabet kurallarının uygulanmasına başlanmıştır. Ayrıca, üye ülkeler arasında

²³ Metin Hassu, Rekabet Hukuku ve Hava Taşımacılığı Sektörü, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi, Yayın No: 0150, Ankara, 2004, s.6-7.

²⁴ Annals of the Association of American Geographers, Blackwell Publishers, Oxford 1997, p.238-263.

tarifeli seferler için ücret ve kapasite konularında esneklik sağlanmış, yeni havayollarının pazara girişinin önü açılmıştır.²⁵

1990 yılında kabul edilen İkinci Serbestleşme Önlemleri Paketi, piyasayı daha fazla rekabete açarak, ücretlerin belirlenmesi ve kapasite paylaşımı konularında daha ileri adımlar atmıştır. AB sınırları içerisinde kurulan bütün taşıyıcılara kendi ülkeleri ve diğer AB üyesi ülkeler arasında kısıtlama olmaksızın yolcu ve yük taşıma hakkı verilmiştir.²⁶

Üçüncü Paket 1992 yılında kabul edilerek, hava taşıyıcılarının lisanslandırılması, pazara erişim ve ücret tarifelerini içeren düzenlemeler yapılmıştır. Böylece AB içerisinde hizmet sunumunda tam serbestlik sağlanırken, daha sonra AB üyesi olmayan Norveç, İzlanda ve İsviçre'yi kapsayacak şekilde genişletilmiştir.

Önlem Paketleri ve 1990'lerden sonra havacılık alanında oluşturulan "Tek Pazar" uygulaması, AB'nin hava taşımacılık sektörüne büyük bir ivme kazandırmıştır. 1980-2000 yılları arasında hava seyahatlerindeki artış üç kata çıkarken, daha fazla havayolunun pazara girmesiyle uçuş yapılan hatlar çoğalmış, rekabet gelişmiş ve ücretler düşmüştür.²⁷

1.2. Trafik Hakları

Uluslararası havacılık ilişkilerinin temelinde trafik hakları olarak adlandırılan özel yetkilendirmeler bulunmaktadır. Trafik hakları, tarifeli ve tarifesiz seferler vasıtasıyla yolcu, kargo ve posta taşınması için, uçuş izni elden havayollarının sayısı, uçulacak hatlar ve haftalık sefer sayısından oluşmaktadır.²⁸

²⁵ Council Regulations (EEC) No 3975/87 of 14 December 1987 laying down the procedure for the application of the rules on competition to undertakings in the air transport sector, No 3976/ on the application of Article 85 (3) of the Treaty to certain categories of agreements and concerted practices in the air transport sector (OJ L 374, 31.12.1987, p. 9), Council Decisions 87/601/EEC on fares for scheduled air services between Member States, 87/602 on the sharing of passenger capacity between air carriers on scheduled air services between Member States and on access for air carriers to scheduled air service routes between Member States.

²⁶ Council Regulations (EEC) 2342/90, 2343/90, 2344/90 of 24 July 1990, Official Journal reference L217, 11 August 1990.

²⁷ Daniel Calleja, European Union Air Transport Policy, Presentation at Royal Aeronautical Society - Montreal Branch, 10 April 2008, Canada.

²⁸ http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/index_en.htm, 18.03.2008.

Birlik içinde trafik hakları 1992 yılında uluslararası uçuşlar için serbest hale getirilirken, 1997 yılında ulusal olarak serbestleştirilmiştir. AB üyesi devletlerde kurulan bütün havayolu işletmeleri, AB sınırları içinde herhangi bir üye ülkenin iç hatlarında da dahil olmak üzere, iki nokta arasında yolcu ve kargo taşıma hakkını elde etmiştir. Diğer bir deyişle kabotaj kaldırılmıştır. Konunun daha iyi anlaşılması amacıyla, Şikago Konvansiyonu'nda tanımlanan trafik hakları, Şekil - 5'te gösterilmektedir.

Avrupa Birliğinde durum böyle iken, dünyanın diğer yerlerinde trafik hakları, ikili hava ulaştırma anlaşmalarında mevcut konumunu korumaya devam etmektedir. İkili hava ulaştırma anlaşmaları, hükümetlerce anlaşma yapmaya yetkili kılınan sivil havacılık otoriteleri tarafından yapılmaktadır. Bugün itibariyle dünyada 4.000 ikili hava ulaştırma anlaşması imzalanmış durumdadır.

1.3. Pazara Erişim ve Giriş Koşulları

1.3.1 Havayolu İşletmelerinin Lisanslandırılması

2407/92 sayılı Konsey Tüzüğü²⁹ ile AB içindeki havayolu işletmelerinin lisanslandırılmasına yönelik gerekli şartlar belirlenmiştir. Söz konusu düzenleme ekonomik ve teknik yetkinliklere haiz olan havayolu işletmelerine üye devletlerce işletme lisansı vermeyi öngörmektedir. İşletme lisansına sahip olabilmenin temel koşulu, havayolu işletmesinin ana iştiğal konusunun hava taşımacılık işi olmasıdır. Ayrıca, Komisyon havayolu işletmesinin lisanslandırılması için mali ve teknik açıdan gerekli koşulları taşımasını, kaza ve diğer riskler için sigorta yaptırmasını ve geçerli işletme ruhsatına sahip olmasını zorunlu kılmıştır.

Düzenleme öncesinde üye devletler sadece kendi vatandaşlarına işletme lisansı alma hakkı tanıyarak, AB vatandaşları arasında ayrımcılığa neden olmaktadır. Düzenlemeden sonra AB Hukukunu ihlal eden söz konusu ayrımcılık giderilmiş, ayrıca havayolu işletmelerinin devlet yardımı almalarını ortadan kaldırmak için mali açıdan daha güçlü olmaları öngörülmüştür. Buna ilave olarak, havayolu işletmesinin sahip olduğu uçağın tescilinin, işletme lisansı aldığı üye ülkede yapılmasına ve havayollarının rekabet ederken uçuş emniyetini azaltmaması için sıkı önlemler alınmasına karar verilmiştir.

²⁹ Council Regulation (EEC) No 2407/92 of 23 July 1992 on licensing of air carriers.

1.3.2. Havayolu Pazarına (Uçuş Hatlarına) Erişim

Topluluk hava taşıyıcıları'nın AB içerisindeki tüm hatlara liberal bir şekilde erişimi, kısıtlamaları ortadan kaldırmak amacıyla çıkarılan son önlemler paketinin bir parçasıdır.³⁰ Böylelikle, AB üyesi bir devletin herhangi bir havayolu işletmesi, kanunlarla belirlenmiş diğer yükümlülükleri yerine getirdiği takdirde, Topluluk içinde sefer yapmak istediği sivil uçuşlara açık iki havaalanı arasında trafik haklarını icra etme yetkisini elde etmiştir. Şekil - 6 ve Şekil - 7'de bu düzenlemeden sonra yeni açılan hatların gelişim grafiği gösterilmektedir.

1.3.3. Havayolu İşletmelerinin Tayini

Tüm dünyada, havayollarının uluslararası seferlerde hizmet sağlayacağı hatlar için tayin edilmesi, 1970'li yılların sonuna kadar kısıtlayıcı düzenlemelere tabi olmuştur. 1946-1977 tarihleri arasında imzalanan tüm ikili hava ulaştırma anlaşmalarında, her hatta her ülkeden sadece bir havayolunun sefer yapabileceği belirtilmiştir. Havayollarının tayin edilme ilkesindeki serbestlik de aşama aşama ilerleme kaydetmiştir. Bu alandaki ilk serbestlik, 1977 yılında İngiltere ile ABD arasında yapılan ikili hava ulaştırma anlaşmasında yer almıştır. Bermuda II tipi anlaşma olarak da bilinen söz konusu anlaşma, bazı hatlarda sefer yapacak havayolunun sayısını her devlet için ikiye çıkarmıştır.³¹

2408/92 sayılı Tüzükle AB sınırları içinde Kabotajın kaldırılması ve 847/2004 sayılı Tüzükte yapılan değişikliklerle (Topluluk Tayini), Topluluk hava taşıyıcılarının uluslararası pazarlara serbestçe girmesi sağlanmıştır.

1.3.4. Havaalanı Slot Tahsisi

Havayollarının pazara girişinde önemli etkenlerden bir tanesi de slottur. Slot; belirli saat aralıkları için havalimanının pist, park ve terminal alanından oluşan kapasitesinin iniş yada kalkış yapan taşıyıcılara tahsis edilmesidir. Eğer uçulacak havaalanı slot uygulaması yapıyorsa, her havayolunun o havaalanına/alanından sefer gerçekleştirebilmesi için slot edinmesi gerekmektedir.

³⁰ Council Regulation (EEC) No 2408/92 on access for Community air carriers to intra-Community air routes.

³¹ ICAO Doc. 9626.

95/93 sayılı Konsey Tüzüğü³² ile Topluluk havaalanlarında slotların tahsisi için ortak düzenlemeler yapılmıştır. Söz konusu Tüzük, kapasitesi kısıtlı olan havaalanlarında iniş ve kalkış slotlarının etkili kullanılmasını ve slotların eşit, tarafsız ve açık bir şekilde dağıtılmasını amaçlamaktadır. Bu çerçevede slot tahsislerinin bağımsız ve ihtiyaç duyduğu mali kaynaklara sahip bir Koordinatör sorumluluğunda dağıtılması kaçınılmaz hale gelmiştir. Zira, havaalanlarında yaşanan iniş-kalkış yoğunluğunun trafik sıkışmasına yol açması, hangi havayoluna öncelik tanınacağı hususunu gündeme getirmiştir.

Diğer taraftan, slot uygulamalarında önemli bir yere sahip olan ve “historik hak” olarak adlandırılan haklar, pazara yeni girecek havayolunun önünde engel teşkil edebilecek konuma sahiptir. Çünkü historik hak, bir havayolunun geçmiş dönemde elde ettiği slot hakkını, takip eden dönemde devam ettirmesini sağlamaktadır. Yapılan düzenleme ile, Koordinatör tarafından dağıtılacak slotların %50’si yeni giren havayollarına ayrılmıştır. Böylece haksız rekabetin önüne geçilmesi sağlanmıştır.

1.4. Ücret Tarifeleri

2409/92 sayılı Konsey Tüzüğü³³ yolcu ve kargo taşıma hizmetleri karşılığında alınan ücretlere ilişkin olup, Topluluk hava hizmetleri için ücretlerin serbestleşmesini amaçlamaktadır. Ücret tarifelerine müdahale etmeyi ortadan kaldıran bu düzenleme, her şartta geçerli değildir. Ücretlendirmeyi yapan hava taşıyıcıları, pazarın şartlarını göz önünde bulundurarak ayarlama yapmak zorundadırlar. Pazarda etkin hale gelebilmek amacıyla yapılan aşırı ücret indirimleri veya gereğinden çok fazla belirlenen ücretler için müdahale söz konusu olmaktadır.

Diğer taraftan rekabetin kısıtlı olduğu yerlerde, tarifeli seferler için ücretlere ilişkin Komisyonun müdahalesi gerekebilir. Örneğin; pazara giriş için önemli engeller bulunuyorsa, kamu hizmeti zorunluluğu varsa, tek havayolu tarafından yılda en fazla 30.000 koltuk satışa sunuluyorsa rekabet sınırlandırılabilir. Şekil - 8’de ücretlerin serbestleştirilmesiyle birlikte pazardaki

³² Council Regulation (EEC) No 95/93 of 18 January 1993 on common rules for the allocation of slots at Community airports, Official Journal (OJ) L 014 , 22/01/1993, p.1-6.

³³ Council Regulation (EEC) No 2409/92 on fares and rates for air services.

çeşitlilik ve havayolu tiplerine göre oluşan koltuk dağılımı gösterilmektedir.

1.5. Yer Hizmetleri Pazarına Giriş

Topluluk havaalanlarında, yer hizmetleri pazarına serbestçe girmeyi sağlamak amacıyla 96/67/AT sayılı Konsey Direktifi³⁴ çıkarılmıştır. Yer hizmetlerini sağlayan işletmelerin hava taşıyıcılarına sunduğu hizmetler şunlardır: Temsil, gözetim ve yönetim, uçuş operasyon, uçak özel güvenlik hizmeti, ikram, ulaşım, uçak hat bakım, ramp, yolcu trafik, haberleşme ve yük kontrolü.

Yer hizmetlerinin serbestleşmesi için kabul edilen söz konusu Direktifin en önemli hususlarından bir tanesi, bir havaalanındaki hizmet sağlayıcı sayısının ikiden az olmaması şartıdır. Diğer taraftan, yer hizmetleri sağlayıcılarının sayısı ile ilgili olarak, üye devletlere belirli sürelerde muaf tutulma olanağı sağlanmıştır. Ancak havaalanının fiziksel imkansızlıklarından dolayı sağlanan muafiyetlerin gerekli olduğunun Komisyonca kabul edilmesi ve bu muafiyetlerin kısıtlı bir zaman dilimi için geçerli olması şartı bulunmaktadır. Sonuç olarak, diğer bir çok havayolu faaliyetlerinde olduğu gibi, yer hizmetleri pazarında da serbestleşmeye gidilmesi fiyatların düşmesine katkı sağlamıştır.

1.6. Rezervasyon Sistemleri

1.6.1. Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemleri

Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemleri teknolojinin gelişmesiyle birlikte ortaya çıkan yeniliklerden bir tanesidir. Havayolu sayısı ile birlikte rekabetin artması, farklı seçeneklerin ve değişik ücretlerin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bu da geleneksel rezervasyon işlemlerinin yetersiz hale gelmesine yol açmıştır.

Hava taşımacılığının etkin bir şekilde işleyebilmesi için gerekli olan Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemleri, en uygun bilet ücreti ile seyahat etmek isteyen yolcuların büyük ilgisini çekmektedir. Diğer taraftan, küçük havayolu işletmeleri açısından veya sisteme sahip olmayan havayolları açısından bir dezavantaj oluşturmaktadır. Sistem kullanılmaya başlandıktan sonra, rekabet açısından önemli sonuçlar doğurmaya başlamıştır. Sisteme sahip olan

³⁴ Council Directive 96/67/EC of 15 October 1996 on access to the ground handling market at Community airports, Official Journal (OJ) L 272, 25/10/1996, p.36-45

havayolunun bilgilerine hemen ulaşmak mümkün olurken, sahip olmayan havayolunun uçuş saatleri, bilet ücreti, uçak doluluk oranı gibi bilgilerine ulaşmak zorlaşmakta veya yanlış bilgilerle karşılaşmaktadır.

2299/89 sayılı Konsey Tüzüğü³⁵ tüketici çıkarlarının korunması amacıyla, havayolları ile bilgisayarlı rezervasyon sistemleri arasındaki adil rekabetin geliştirilmesi için düzenlenmiştir. Ayrıca, sistemin kullanılmasında şeffaflığın artırılması ve havayolları arasındaki ayrımcılığın önlenmesi hedeflenmiştir. Ancak bilgi teknolojisinde kaydedilen ilerlemeler, özellikle internetin kullanılmasındaki yaygınlık, yeni bir düzenlemeyi gerekli kılmıştır. Bu amaçla Konsey 323/99 sayılı Tüzüğü yasalaştırmıştır.³⁶

1.6.2. Çifte Rezervasyon

Hava taşımacılık sektörünün en önemli sorunlarından bir tanesi çifte rezervasyon konusudur. 295/91 sayılı Konsey Tüzüğüyle³⁷ tarifeli seferlerde yapılan fazla rezervasyon nedeniyle, uçağa alınmayan yolcuların haklarını korumak için ortak düzenlemeler içeren bir tazminat sistemi geliştirilmiştir. Eğer uçuş paket turun bir parçasıysa, tarifeli olmayan seferlerde yolcular 90/314 sayılı Direktifle korunur.³⁸ Ancak, tarifesiz seferlerde diğer durumlar için bileti alan yolcunun korunması mümkün kılınmamıştır.

Yolcu ikinci teyit belgesi almadığı durumlarda, eğer uçağa alım yapılmamışsa, bazı havayolları tazminat için şart olarak biletin yeniden teyit edilmesini gerekli görmektedir. Komisyon 295/91 sayılı Tüzüğü değiştirmek için, COM (98)41 sayılı teklifi ile bu konudaki yasal boşlukları doldurmayı hedeflemektedir. Söz konusu teklif, tazminat planında yolcunun uçağa alınmadığı her uçuşun geri ödemesinin yapılmasını kapsayacak şekilde olmasını ve “OK” işaretli olan ve uçuş ayrıntılarını tam içeren bir biletin “teyitli” olarak tanımlanmasını içermektedir. Parlamento bu teklifi onaylamış durumdadır ancak,

³⁵ Council Regulation (EEC) No 2299/89 of 24 July 1989 on a code of conduct for computerized reservation systems, Official Journal (OJ) L 220, 29/07/1989.

³⁶ Council Regulation (EC) No 323/1999 of 8 February 1999 amending Regulation (EEC) No 2299/89 on a code of conduct for computer reservation systems (CRSs).

³⁷ Council Regulation (EEC) No 295/91 of 4 February 1991 establishing common rules for a denied-boarding compensation system in scheduled air transport.

³⁸ Council Directive 90/314 (EEC) of 13 June 1990 on package travel, package holidays and package tours.

Konsey prensipte bir anlaşmaya varılmasını tasarlamaktadır.³⁹

1.7. Havaalanı Devlet Yardımları

Bölgesel havaalanlarının geliştirilmesi halkın hareket kabiliyetini arttırırken, bölgelerin gelişimine de olumlu katkı sağlamaktadır. AB Komisyonu bu işleyişe yardımcı olmak amacıyla havaalanları ve havayollarına devlet yardımları hususunda rekabet kurallarına aykırı düşmeyecek şekilde bir Talimat hazırlamıştır.⁴⁰

Bu Talimatın amacı, havaalanlarının finanse edilmesi ve devletçe belirlenen havayollarına yardım yapılması konusunda rekabet kurallarına nasıl uyulacağını açıklığa kavuşturmadır. Komisyonun hedefi, rekabet kuralları çerçevesinde Avrupa'nın büyük havaalanlarındaki trafik sıkışıklığı ile baş etmek ve Avrupa Halkı için daha kolay bir hava ulaşımı imkanı sağlamaktır. Ayrıca, bölgesel havaalanlarının gelişmesini sağlamakla, ilgili bölgesel ekonomilerin gelişmesine yardımcı olunacağı değerlendirilmektedir.

Komisyon, havaalanlarına mali yardım yapılırken devlet yardımları konusunda Topluluk düzenlemelerine uyumu şart koşmaktadır. Buna ilaveten, söz konusu yardımların AB'de ticaretin gelişimine olumsuz etki yapmaması ve genel ihtiyaçları karşılaması gözetilmektedir. Bölgesel havaalanlarından sefer yapacak havayollarına yardım yapılmasında ise, yeni yerlere uçulması ve yeni hatlar açılması için havayollarında cazibe uyandırmak amacı güdülmektedir. Bu tür yardımların dönemlik olması, üç yılı geçmemesi (çok uzak bölgelerde olan havaalanları için beş yıl) ve sadece yeterli yolcuyu çekemeyen küçük havaalanlarında uygulanması gerekmektedir. AB'de hava taşımacılık alanında yapılan ekonomik düzenlemeler Tablo - 1'de gösterilmektedir.

³⁹ http://www.europarl.europa.eu/factsheets/4_5_5_en.htm, 19.03.2008.

⁴⁰ Commission Communication of 9 December 2005 "Community guidelines on financing of airports and start-up aid to airlines departing from regional airports" , Official Journal C 312 of 09.12.2005.

2. Teknik Alanda Yapılan Düzenlemeler

Havacılık Emniyeti

Havacılığın temel kuralı, uçuş faaliyetlerinin emniyetli bir şekilde yapılmasını sağlamaktır. Bu nedenle, Avrupa’da yapılan teknik düzenlemelerin birinci hedefi, yüksek standartlara sahip havacılık emniyeti seviyesine ulaşmaktır. Bu amaçla, AB’nin havacılık emniyeti alanında kabul ettiği yasalar şöyle sıralanabilir:

Teknik Düzenlemeler ve İdari Prosedürlerle İlgili Uyum Sağlanması: 3922/91 sayılı Konsey Tüzüğü,⁴¹ JAA tarafından geliştirilen teknik düzenlemeler ile idari prosedürlerin Topluluk içinde sınır tanımaksızın uygulanmasını sağlayarak, yüksek bir havacılık emniyeti seviyesine sahip olmayı amaçlamıştır. Uygulamaya geçiş için, 1 Ocak 1992 tarihi son gün olarak belirlenmiştir. Hava aracının tasarlanması, üretilmesi, işletilmesi ve bakımı gibi emniyeti ilgilendiren tüm hususlarda ve bu süreçlerde görev alan personelle ilgili olarak JAA düzenlemeleri esas alınmıştır.

EASA’nın Kurulması ve Sivil Havacılık Alanında Ortak Düzenlemeler Oluşturulması: Komisyon, Tek Avrupa Sahası oluşturulmasının bir parçası olarak, Avrupa’da havacılık emniyeti faaliyetlerinin tek çatı altında ve yüksek seviyede yürütülmesi için bir teklif sunmuştur. Bu amaçla, Parlamento ve Konsey 1592/2002 sayılı Tüzükle⁴² EASA’yı kurmuş ve Avrupa’da tek bir havacılık emniyeti oluşturan yasayı kabul etmiştir.

Topluluğun bağımsız bir kurumu olan EASA, üye ülkelerin rızasıyla kendi bölgesel ofisini açabilmektedir. Birinci amacı, sivil havacılığın bütün faaliyetlerinde teknik düzenlemelerin uyumlaştırılması ve bu düzenlemelerin üye ülkeler arasında aynı veya benzer şekillerde uygulanmasını sağlamaktır. Uyumlaştırma sürecinde tek bir sertifika ile tüm Avrupa pazarına erişimin mümkün hale gelmesi, Avrupa’daki havacılık faaliyetlerini kolaylaştırmaktadır. Söz konusu Tüzük ayrıca EASA’nın görevlerini, iç yapısını, çalışma şeklini ve gelir kaynaklarını da açıklığa kavuşturmuştur.

⁴¹ Council Regulation (EEC) No 3922/91 of 16 December 1991 on the harmonization of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation.

⁴² Regulation (EC) No 1592/2002 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2002 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency [Official Journal L 240 of 07.09.2002].

Kaza-Kırım Soruşturmaları: Konsey 94/56 sayılı Direktif⁴³ ile havacılık emniyetinin artırılması için, havacılık kaza ve kırımlarının incelenmesini kolaylaştırmayı amaçlamaktadır. Bu düzenleme ile, meydana gelmesi muhtemel kaza-kırım olaylarının azaltılması için her kaza ve kırım sonrasında bir inceleme yapılması zorunlu hale gelmektedir.

Kaza-kırım soruşturmalarının yapılabilmesi için kazaların AB sınırları içinde olması veya kazaya karışan uçağın üye ülkelerden birinin tesciline sahip olması gerekmektedir. Bu Direktifle, kazayı incelemeye yetkili kişilerin yapacağı faaliyet listesi (kazanın olduğu alana veya kaza yapan uçağa serbestçe giriş, kanıtları listeleme, uçuş kayıtlarına ulaşılması vb.) belirlenmiştir.

Diğer taraftan, uygun olan durumlarda, bir kaza-kırım soruşturmasının emniyetin artırılmasına yönelik sonuçlarının yayınlanmasını zorunlu kılınmıştır. Ayrıca bu düzenlemede hukuki soruşturma ile teknik soruşturma (araştırma) farklılığına vurgu yapılmaktadır. Kural gereği, bir emniyet tavsiyesi bir kaza-kırım sonucunda sorumluluk yada suçlama tahmininde bulunmamalıdır.

Kaza Durumlarında Havayolu İşletmesinin Sorumluluğu: 2027/97 sayılı Konsey Tüzüğü⁴⁴ ile amaçlanan, havacılık kazalarına maruz kalmış yolcuların korunmasını sağlamak, uğradıkları zararın telafi edilme derecesini artırmak ve havayolu işletmesi sorumlulukları ile ilgili düzenlemelerin uyumlaştırılmasını sağlamaktır. Tüzük, bir kaza halinde Topluluk havayolu işletmelerinin yolculara karşı olan sorumluluklarıyla ilgili yükümlü olduğu durumları tanımlamakta ve bunları uyumlaştırmaktadır.

889/2002 sayılı Tüzük,⁴⁵ Topluluğun ilgili düzenlemelerini uluslararası Montreal Anlaşmasının düzenlemeleri ile uyumlu hale getirmekte ve benzer bir amaçla 2027/97 sayılı düzenlemede değişiklikler yapmaktadır. Burada amaçlanan ise, Avrupalı taşıyıcıların sorumluluk limitlerinin ve yasal savunmalarının, kazanın meydana geldiği uçuş hattı (ülke içi, Topluluk içi veya uluslararası hatlar) dikkate alınmadan uyumlu hale getirilmesidir.

⁴³ Council Directive 94/56/EC of 21 November 1994 establishing the fundamental principles governing the investigation of civil aviation accidents and incidents, Official Journal L 319 of 12.12.1994.

⁴⁴ Council Regulation (EC) No 2027/97 of 9 October 1997 on air carrier liability in respect of the carriage of passengers and their baggage by air, Official Journal L 285 of 17.10.1997.

⁴⁵ Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002 amending Council Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents.

Olayların Rapor Edilmesi: Sivil havacılık sektöründe on yılı aşkın bir süredir kaza oranlarında artış olmamıştır. Ancak, hava trafiğindeki artışın yakın bir gelecekte kaza sayılarında artışa neden olacağı düşünülmektedir. Havacılık emniyetini geliştirmek, analizleri kolaylaştırmak ve kazaların önüne geçmek için olayların iyi bilinmesi gerekmektedir. Kaza-kırım veya ciddi olaylarla ilgili bilgilerin toplanması sağlanmazsa, sonuç olarak uçaklar, uçakta bulunanlar veya diğer insanların hayatı tehlikeye atılmış olacaktır.

Bu amaçla Parlamento ve Konsey 2003/42 sayılı Direktifi⁴⁶ kabul ederek, olması muhtemel havacılık kazalarının önlenmesini hedeflemiştir. Bunun maksatla, havacılık emniyeti ile ilgili bilgilerin raporlanması, toplanması, depolanması, korunması ve yayınlanması zorunlu hale getirilmektedir. Emniyete ilişkin bilgilerin etkin bir biçimde takip edilip çözümlenmesi suretiyle, yapılacak araştırmaların sonuçları havacılık kazalarının önlenmesinde kullanılabilir.

Olay raporlarının toplanması, değerlendirilmesi, işlenmesi ve bir veri tabanında saklanması kararı alınarak, üye devletlerin de bu veri bankasından karşılıklı bilgi alışverişinde bulunarak faydalanması sağlanmıştır.

Üçüncü Ülke Hava Araçlarının Emniyeti: Elde edilen tecrübeler, Topluluk havaalanlarını kullanan üçüncü ülke hava araçlarının, uluslararası minimum emniyet standartlarını her zaman karşılamadıklarını ortaya koymuştur. Söz konusu durumun Topluluk vatandaşlarının hayatlarını tehlikeye atması ve Topluluk içinde havacılık emniyetini azaltması, Parlamento ve Konseyin 2004/36 sayılı Direktifi⁴⁷ çıkarmasına yol açmıştır. Bu düzenleme, hava araçlarının uluslararası emniyet standartlarına uymalarını gerektirmektedir. Ayrıca, üye ülkelerin sözü edilen uçakların emniyet seviyeleri ile ilgili bilgi toplamalarını ve bunları yaygınlaştırmalarını zorunlu hale getirmektedir.

Komisyon her yıl tüm bilgilerin analizlerini halkın ve endüstri paydaşlarının elde edebileceği şekilde yayınlamakta ve güvenli olmayan hava taşıyıcıları için kara liste hazırlamaktadır. Diğer taraftan, bazı havayollarını kara

⁴⁶ Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council of 13 June 2003 on occurrence reporting in civil aviation, Official Journal L 167 of 04.07.2003.

⁴⁷ Directive 2004/36/EC of the Parliament and of the Council of 21 April 2004 on the safety of third-country aircraft using Community airports.

listeye dahil etmek bazılarını da kara listeden çıkarmak için her üç ayda bir değerlendirme yapmaktadır.

Direktif, üye ülkelere emniyet önlemleri almayan tüm hava araçlarının yerde tutulması ve sorun giderilinceye kadar uçuşuna izin verilmemesi yönünde yetki vermiştir. Bu hüküm -madde 9 dahil olmak üzere- 2111/2005 sayılı Tüzükle değiştirilmiştir. Yenilenen söz konusu Tüzüğün içeriği aşağıda açıklanmıştır.

Havayolu İşletmesinin Kimliği: 2004 yılında Mısır'ın Şarm-El Şeyh kentinde meydana gelen ve çoğunluğu Avrupalı turistlerden oluşan uçak kazasında 148 yolcu hayatını kaybetmiştir. Bu kaza havacılık emniyeti açısından daha sıkı düzenlemelere ihtiyaç duyulduğunu ortaya koymuştur. Bu amaçla düzenlenen 2111/2005 sayılı Tüzük⁴⁸ ramp denetlemesini⁴⁹ (ramp inspection) zorunlu hale getirerek, üye ülkeleri havayollarının emniyeti hususunda daha geniş kapsamlı bilgi paylaşımı yapmaları için zorunluluk getirmiştir.

Bu Tüzük, yolculara rezervasyon yaptırdığı havayolunun kimliği hakkında bilgi edinme hakkını tanıırken, aynı zamanda üye ülkelere emniyetle ilgili bilgilerin aktarılması zorunluluğunu pekiştirmektedir. Yeterli emniyet önlemleri almadığı düşünülen havayolu işletmelerinin uçaklarına uçuş izni verilmezken, işletme isimlerinin uluslararası arenada kara listede yayınlanması kararlaştırılmıştır. Bu listenin hem internette hem de resmi gazetede yayınlanması söz konusu olmuştur.

Sektörde Çalışanların Lisanslandırılması: 91/670 sayılı Konsey Direktifi⁵⁰ ile sivil havacılık alanında çalışan kişilerin lisans ve niteliklerinin karşılıklı kabulü için bir Topluluk prosedürünün geliştirilmesi amaçlanmaktadır. Bu sayede, hava taşımacılık hizmetlerinin emniyetli ve etkin bir şekilde yerine

⁴⁸ Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2005 on the establishment of a Community list of air carriers subject to an operating ban within the Community and on informing air transport passengers of the identity of the operating air carrier, and repealing Article 9 of Directive 2004/36/EC.

⁴⁹ Ramp Denetlemesi: Uçuş emniyetini en üst düzeyde tutmak ve hava sahaları ile hava limanlarındaki riskleri en aza indirmek amacıyla, uçakların meydanlarda bulunurken, uçuş elverişliklerinin habersiz bir şekilde denetlemesidir. Denetlemeyi sivil havacılık otoriteleri tarafından yetkilendirilen kişiler yapmaktadır. Denetlemeler esnasında uçak, pilot ve kabin ekibinin sertifikaları, sağlık kontrolleri, uçakların acil durum teçhizatları gibi konular incelenmektedir. SAFA (Safety Assessments of Foreign Aircraft) ve SANA (Safety Assessments of National Aircraft) olarak ikiye ayrılan ramp denetlemesi, ICAO ve JAR düzenlemeleri kapsamında yapılmaktadır.

⁵⁰ Council Directive 91/670/EEC of 16 December 1991 on the mutual acceptance of licences for persons working in civil aviation, Official Journal L 373 of 31.12.1991.

getirilmesi ve sektörde çalışanların Topluluk içinde serbestçe hareket edebilmesi güvence altına alınmaktadır.

Bu düzenleme, üye ülkelerin birinde alınan lisansın diğer üye ülkelerde de geçerli olmasına imkan tanınırken, üye ülkelerin vatandaşlarının ayırım yapılmaksızın aynı haklardan faydalanmasını sağlamaktadır. Özel pilot lisansına sahip üye ülkenin bir vatandaşı diğer üye ülkenin tesciline sahip uçağı kullanabilecektir. Buna paralel olarak, herhangi bir üye devletin özel yada kamu eğitim kurumlarına ve bunların yapacağı sınavlara tüm vatandaşların eşit şartlarda başvurabilmelerini ve kabul edilmelerini sağlamaktadır.

Havayolu İşletmelerinin Lisanslandırılması: Konsey 2407/92 sayılı Tüzüğü⁵¹ kabul ederek, havayolu işletmelerinin Topluluk içinde faaliyette bulunabilmeleri için gerekli olan lisansı almadan önce yerine getirmeleri gereken ekonomik ve teknik yetkinliklerine ilişkin şeffaf ve ayrımcılık gözetmeyen düzenlemelerin ortaya konulmasını amaçlamaktadır.

Bu düzenleme, hava taşımacılık lisansı almak veya devam ettirmek isteyen hava taşıyıcılarının ekonomik ve teknik kriterlerini belirlemektedir. Topluluk içinde sadece uygun işletme lisansı ve hava taşımacılık sertifikası olanlara yolcu, posta ve kargo taşıma hakkı tanınmaktadır. Hava taşıyıcısının operasyonlarına başlayabilmesi için sahip olması gereken sermaye ve uçakların koltuk kapasitesi gibi kesin şartları yerine getirmesi gerekmektedir.

Hava taşıyıcıları mali hesaplarını her yıl ulusal otoritelere sunmalı ve kazaya karşı riskleri içeren sigortaları (üçüncü kişilere karşı yapılan sigortalar dahil) yaptırmış olmalıdır. Hava taşıyıcısı ayrıca, faaliyet alanını tanımlayan ve süresi belirlenmiş hava taşımacılık sertifikasına (AOC) sahip olmak zorundadır.

Havacılık Güvenliği

Komisyon 11 Eylül 2001 tarihindeki terörist saldırılarından sonra, olası bir terörist saldırı tehdidini dikkate alarak, eksiklikleri düzeltmek amacıyla tüm havacılık güvenliği standartlarını gözden geçirmeye başlamıştır. Söz konusu saldırılar yolcuların hava taşımacılığına olan güvenlerini kaybetmelerine neden

⁵¹ Council Regulation (EEC) No 2407/92 of 23 July 1992 on licensing of air carriers, Official Journal L 240 of 24.08.1992.

olmuş ve 2001 yılında %5 oranında trafik azalmasına ve 8 milyar Avroluk zarar ortaya çıkmasına neden olmuştur.⁵²

Parlamento ve Konsey sivil havacılık güvenliği hakkında ortak düzenlemeler oluşturmak amacıyla 2320/2002 sayılı Tüzüğü⁵³ kabul etmiştir. Sivil havacılıkta emniyet ve güvenlik arasındaki fark, **emniyetin uçakların yapısıyla ve operasyonlarıyla ilgili düzenlemeleri içermesi, güvenliğin ise havacılığın işlemlerini olumsuz yönde etkileyecek yasa dışı faaliyetlerin engellemesini sağlamasıdır.** Bu şartlarda Komisyon, ECAC tarafından belirlenen ve AB içinde uyulması zorunlu güvenlik önlemleri paketini düzenlemiştir. Bu düzenlemenin amacı habersiz bir denetleme sistemi kurmak, yolcu, bagaj ve çalışanların daha sıkı izlenmesini sağlamak ve üye ülkelerin ulusal güvenlik programları ve donanımları için ortak standartlar oluşturmasını sağlamaktır.

Bu düzenleme, üye ülkelerin sınırları içindeki tüm havaalanlarında 19 Ocak 2003 tarihinden itibaren uygulamaya konmuştur. Yürürlüğe girdikten ilk üç ay içinde üye devletlerin ulusal sivil havacılık güvenlik programını oluşturması ve ulusal programın yerine getirilmesi için gözlem ve koordinasyondan sorumlu bir yetkili bir kurum tayin etmesi şart koşulmuştur. Söz konusu sorumlu kurum tarafından ulusal sivil havacılık kalite kontrol programının oluşturulması, uygulamaya başlanması ve düzenleme yürürlüğe girdikten altı ay sonra Komisyonun havaalanlarındaki uygulamayı denetlemeye başlaması kararlaştırılmıştır. Buna ek olarak Komisyon, Güvenlik Komitesinin desteğini de alarak üçüncü ülkelerin havaalanlarından gelen uçuşların temel güvenlik gereksinimlerini dikkate alacak bir mekanizmanın geliştirilmesi yönünde ECAC ve ICAO ile birlikte çalışmalar yapacaktır.

Düzenleme, havaalanı giriş kontrollerinin sıkı bir uygulamaya tabi tutulmasını gerekli kılmaktadır. Sürekli giriş kontrolleri, yetkili kişilerce yapılacak giriş kontrolleri, yolculara (kabin ve el bagajlarına), uçuş ekibi dahil çalışanlara ve bagajlarına sıkı kontroller getirilmiştir. Ayrıca, bunların güvenlik kısıtlaması yapılan alanlara girişte görüntülenmesi düzenlemeye dahil edilmiştir. Uçağa giriş bölgeleri gibi hassas yerlerde bu kontrollerin yapılmasının bir yıl içinde

⁵² <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l24253.htm>, 24.03.2008.

⁵³ Regulation (EC) No 2320/2002 of the European Parliament and of the Council of 16 December 2002 establishing common rules in the field of civil aviation security.

uygulamaya konulması zorunlu hale getirilmiştir.

Havaalanı ve uçak güvenliği, yolcu ve kabin bagajları, el bagajları, kargo, kurye ve hızlı koliler, mektup ve hava taşıyıcı malzemeleriyle ilgili hususlar düzenlemenin Ek'lerini oluşturmaktadır. Güvenlik önlemlerini destekleyici nitelikte başka düzenlemeler yapılmıştır ancak, bunlar içinde yapılan bazı Tüzük Ekleri yasa dışı faaliyetleri önlemek amacıyla ve güvenlik nedeniyle halka kapalı tutulup AB gizli dokümanı olarak sınıflandırılmaktadır. Düzenlemede yolcuların uçağa nelerle giremeyeceği detaylı bir şekilde açıklanmıştır. 2002 yılında kabul edilen 2320/2002 sayılı Tüzükte 2003, 2004 ve 2006 yıllarında havacılık güvenliğini geliştirmeye yönelik değişiklikler yapılmıştır. AB'nin havacılık alanında yaptığı teknik düzenlemeler Tablo - 2'de gösterilmektedir.

Tek Avrupa Hava Sahası

2020 yılına kadar Avrupa'da havayolu trafiğinin, mevcut trafiğin iki katına çıkacağı tahmin edilmektedir. Söz konusu trafik artışının havacılık emniyetini tehlikeye atacağından ve uçuş gecikme ve iptal oranlarını artırabileceğinden endişe duyulmaktadır. Bu nedenle AB havayolu trafiğini yeniden yapılandırmak ve havacılık emniyetini artırmak amacıyla Tek Avrupa Hava Sahasının oluşturulmasına yönelik bir paket hazırlamıştır. Bu sayede ek kapasitenin yaratılması ve hava trafik yönetim sistemi etkinliğinin artırılması planlanmaktadır.

AB, Tek Avrupa Hava Sahasının oluşturulmasında Eurocontrol'ün bilgi birikimi ve deneyiminden yararlanmak yoluna gitmiştir. Bu çerçevede Eurocontrol şu konularda görevlendirilmiştir: Esnek Hava Sahası Kullanımı, Hava Sahası Tasarımı, Fonksiyonel Hava Sahası Blokları, Ortak Ücretlendirmeye Yönelik Düzenleme, İlk Uçuş Planı, Uçuş Mesajı Transfer Protokolü, Koordinasyon ve Transfer.

Çerçevenin Belirlenmesi: Tek Avrupa Hava Sahası, havacılık emniyeti ihtiyaçlarının ve kapasitenin etkin bir şekilde kullanılmasını sağlayacak önlemler paketinden oluşmaktadır. Sivil ve askeri havacılığı birlikte kapsayan paket, hukuksal, ekonomik, emniyet unsurları, çevresel etkiler, teknolojik ve yapısal açılardan bir bütün olarak ele alınmaktadır. Konsey ve Parlamentonun kabul ettiği

549/2004 sayılı Tüzük⁵⁴ ile Tek Avrupa Hava Sahasının oluşturulmasına yönelik çerçevenin yapılandırılması amaçlanmıştır. Böylelikle 1960'lı yıllardan beri değişmeyen hava trafik yönetimi organizasyonunun işleyişine son verilmiş ve hava trafik sıklığından kaynaklanan sorunları çözüme yoluna gidilmiştir.

Bu düzenleme, 31 Aralık 2004 tarihine kadar hava trafik yönetiminin tasarlanması için, Tek Avrupa Hava Sahasının oluşturulmasına yönelik hazırlanan kanun paketinin bir parçasını oluşturmaktadır. Düzenlemenin yürürlüğe girmesini takiben her üye devletin iki kişi ile temsil edildiği Tek Avrupa Hava Sahası adında bir komite kurulmaktadır. Bu komitenin amacı sözü edilen amaçlara ulaşabilmesi için Komisyona yardımcı olmaktır.

Buradan yola çıkılarak, hava trafik gecikmeleri ve büyümelerine ilişkin faydalı sonuçlar elde edilmesi için Avrupa hava sahasının en iyi şekilde kullanılması hedeflenmiştir. Tek Avrupa Hava Sahası Paketi, çerçeveyi oluşturmanın yanı sıra;

- Hava seyrüsefer hizmetleri,
- Organizasyon,
- Avrupa hava trafik yönetim ağının birlikte işletilmesi ve hava sahasının kullanımı

olmak üzere üç teknik düzenlemeden meydana gelmektedir. Amaca ulaşmak için, Ulusal Denetleyici Otoriteleri, Tek Avrupa Hava Sahası Komitesi, ve Sektör Danışma Kurulu gibi yeni organlar oluşturulmuştur. Ayrıca, Tek Avrupa Hava Sahası oluşturulmasına yönelik asker-sivil işbirliğinin artırılması amacıyla da üye devletler genel bir anlaşma yapmışlardır.

Hava Seyrüsefer Hizmetlerinin Sağlanması: 31 Aralık 2004 tarihinden itibaren Tek Avrupa Hava Sahası oluşturmak amacıyla tasarlanan hava trafik yönetimi yasası paketinin bir parçasını şekillendirmek amacıyla Konsey ve Parlamento 550/2004 sayılı Tüzüğü çıkarmıştır.⁵⁵

Tek Avrupa Hava Sahasının oluşturulabilmesi amacıyla hava sahasının organizasyonu ve kullanılması ile uyumlu olan emniyetli ve etkin bir hava

⁵⁴ Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 laying down the framework for the creation of the single European sky.

⁵⁵ Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the provision of air navigation services in the single European sky, Official Journal L 96 of 31.3.2004.

seyrüsefer hizmetinin sağlanması için çeşitli önlemlerin alınmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu önlemler sözü edilen hizmetin verilmesinde üye ülkeler arasında uyumluluğun sağlanmasını içermektedir. Temel olarak hizmet sağlayıcıların ve görevli personelin özelliklerini belirleyerek bu alanlarda uyumluluğu sağlamaya yöneliktir. Ortak düzenlemeler çerçevesinde hizmet sağlayıcılar sertifikalandırılmakta, görevli personel lisanslandırılmaktadır. Üye ülkeler Topluluk tarafından sertifikalandırılmış bir hizmet sağlayıcısını görevli olarak tayin edecektir.

Emniyetli hava trafik düzenlemesi yapmak ve hava sahası kullanıcılarının ihtiyaçlarına cevap vermek amacıyla sözü edilen hizmetlerin sağlanabilmesi için uyumlu bir çerçeve çizilmesine gereksinim duyulmuştur. Bu düzenleme, Topluluk içinde ortak düzenlemeler oluşturarak emniyetli ve etkin seyrüsefer hizmetleri sağlamanın yanı sıra, süreklilik ve birlikte işletim esaslarına da önem vermektedir. Buna ilaveten, tayin edilen hizmet sağlayıcıları için uyumlu bir sertifikasyon sistemi ve düzenlemeleri ortaya koymaktadır.

Tek Hava Sahasının Kullanılması ve Organizasyonu: Konsey ve Parlamento 551/2004 sayılı Tüzük⁵⁶ ile Tek Avrupa Hava Sahasının organizasyonu ve kullanımı için farklı uygulamaları ortadan kaldırmayı amaçlamıştır. Avrupa Birliği içinde kara sınırları ortadan kalkmasına rağmen hava sahası sınırları henüz ortadan kalkmış değildir. Bu durum hava sahasının bölünmesine neden olmakta ve hava taşımacılık hizmetlerinin etkin ve verimli bir biçimde sağlanmasına engel olmaktadır. Bu parçalanmayı ortadan kaldırmak için tüm ulusal bölgelerin tek bir hava sahasında birleştirilerek tek bir uçuş bilgi bölgesinin oluşturulması hedeflenmektedir.

Hava Trafik Yönetimi Ağının Birlikte İşletilmesi: Teknik konulardaki ulusal farklılıklar pazarın ve kullanılan sistemlerin ortak özellikler taşımaya engel olmakta ve Topluluk içinde sektörel işbirliğini zorlaştırmaktadır. Özellikle havacılık alandaki Avrupa üretim sektörü, ürünlerini ulusal pazarlara uyumlu hale

⁵⁶ Regulation (EC) No 551/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the organisation and use of airspace in the single European sky, Official Journal L 96 of 31.3.2004.

getirmeye çalışırken olumsuz yönde etkilenmektedir. Bu işleyişe son vermek amacıyla, Konsey ve Parlamento 552/2004 sayılı Tüzüğü kabul etmiştir.⁵⁷

Bu düzenleme Avrupa hava trafik yönetim ağı içinde kullanılan sistemlerin, onu oluşturan parçaların ve ilgili prosedürlerin ortak bir biçimde işletilmesini amaçlamaktadır. Buna ilave olarak, üzerinde hemfikir olunan ve onaylanan yeni operasyon kavramlarının ve teknolojilerin sunulmasını sağlamayı hedeflemektedir. Bu Tüzük, kullanılan sistem ve bileşenler için uyumlu hale getirilmiş bir sertifikasyon sistemi oluşturulmasına imkan sağlamaktadır.

Hava Trafik Yönetimi Donanım ve Sistemlerinin Tedarik Edilmesi: 93/65 sayılı Konsey Direktifi⁵⁸ ile amaçlanan hava trafik yönetiminde etkinliğin artırılması için Topluluk standartlarının üretilmesi ve tanımlanmasının yapılmasıdır. 1997, 2000 ve 2002 yıllarında yapılan değişikliklerin temelinde ise bu konuda Eurocontrol'ün kullandığı standartların kabul edilmesi yatmaktadır.

Hava Seyrüsefer Hizmetleri İçin Ortak Tarife Programı Uygulanması: Komisyon 1794/2006 sayılı Tüzüğü⁵⁹ kabul ederek, uçuşun her aşamasında sağlanan hava seyrüsefer hizmetleri için ortak bir ücretlendirme programı uygulanmasını amaçlamıştır. Tek Avrupa hava sahası oluşturma açısından çok önemli olan ücretlendirme programı, hava sahası kullanıcıları tarafından ödenen ücretlerde şeffaflığı arttırmaya yardımcı olması için tasarlanmıştır.

Bu düzenleme, hizmetlerin sağlanmasında maliyetleri doğrudan veya dolaylı bir şekilde yansıtan daha adil bir ücretlendirme programı sunmak için oluşturulmuştur. Sözü edilen düzenleme ücretlerin hesaplanmasındaki açıklığın güvence altına alınması için geliştirilmiştir. Diğer taraftan, ortak tarife programı ICAO ile uyumlu olmak zorundadır. Üye ülkeler, hava sahalarında maliyetlerin yıllık bazda aynı temelde hesaplandığı ücretlendirme bölgeleri oluşturmak

⁵⁷ Regulation (EC) No 552/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the interoperability of the European Air Traffic Management network (the interoperability Regulation), Official Journal L 96 of 31.03.2004.

⁵⁸ Council Directive 93/65 (EEC) of 19 July 1993 on the definition and use of compatible technical specifications for the procurement of air-traffic-management equipment and systems, OJ, 1187, 29.7.1993.

⁵⁹ Commission Regulation (EC) No 1794/2006 of 6 December 2006 laying down a common charging scheme for air navigation services, Official Journal L 341 of 7.12.2006.

mecburiyetindedir. Bir ücretlendirme bölgesi, birden fazla üye ülkenin hava sahasını geçtiği yerde ilgili üye ülkeler hava sahasına Tüzüğün kesintisiz ve tek şekilde uygulanmasını sağlamak için zorunlu adımları atmak durumunda ve bunları Komisyon ve Eurocontrol'e bildirmek zorundadırlar.

Maliyet temelini şeffaflığını sağlamak için üye ülkeler ve/veya hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcıları bilgi paylaşımı konusunda organize olmalıdırlar. Ayrıca hava sahası kullanıcı temsilcilerini, Komisyonu, Eurocontrol'ü yılda en az bir kez bilgilendirmek zorundadırlar. Buna ek olarak, seyrüsefer ve terminal hizmeti ücretlerinin hesaplanmasına yönelik düzenlemeleri belirlerken, kullanılan ücretlendirme mekanizmasını hava sahası kullanıcılarının temsilcilerine bildirmek mecburiyetindedirler.

Tek Avrupa Hava Sahası ATM Araştırmaları:219/2007 sayılı Konsey Tüzüğü⁶⁰ Avrupa hava trafik yönetim sistemini modernize etmek amacıyla, ortak bir girişim oluşturmak için kabul edilmiştir. Uygulama Programının kısa adı olan SESAR (Tek Avrupa Hava Sahası Hava Trafik Yönetimi Araştırmaları), Tek Avrupa Hava Sahası'nın teknik kısmı olarak nitelendirilebilir. Program 3 Evreden oluşmaktadır. Bunlar; Tanım Safhası "Avrupa Hava Trafik Yönetimi (ATM) Master Planı" (2005-2007), Gelişim Safhası "Yeni Sistemlerin Geliştirilmesi" (2008-2013) ve Uygulama Safhası "Yeni Teknolojilerin Konuşlandırılması" (2014-20).

SESAR ile Avrupa Hava Trafik Kontrol alt yapısının 2020 yılına kadar teknik bakımdan geliştirilmesi hedeflenmektedir. Bu programın temel amacı, Avrupa çapında araştırma ve geliştirme faaliyetlerinin birleştirilmesi ve düzenlenmesidir. Avrupa Komisyonu, Hava Trafik Yönetimi ile ilgili teknik altyapıya ilişkin hususların ele alınacağı bir ortak girişimin kurulması için gerekli çalışmaları başlatmış durumdadır. Bahse konu ortak girişimin temel görevi, üyelerinin sağladığı özel ve devlet sektöründen gelen fonları birleştirerek SESAR projesinin araştırma, geliştirme ve onaylama faaliyetlerinin yönetimi olacaktır.

⁶⁰ Council Regulation 219/2007 of the Council, of 27 February 2007, on the establishment of a Joint Undertaking to develop the new generation European air traffic management system (SESAR), Official Journal L 64 of 2.3.2007.

Hava Trafik Kontrolörlüğü Lisansı: Parlamento ve Konseyin 2006/23 sayılı Direktifi⁶¹ ile Topluluk hava trafik kontrolörlüğü lisansı çıkarmak suretiyle Avrupa'da hava trafik kontrol sistemi faaliyetlerini geliştirmeyi ve emniyet standartlarını arttırmayı amaçlamaktadır.

Avrupa hava sahası dünyada hava trafiğinin en yoğun olduğu bölgelerden birisidir. Hava yönetim sisteminin ulusal düzenlemelere ayrılarak parçalanması, prosedürler, pazarlar ve performans seviyeleri sektörde gelişim sağlama açısından en büyük engeli teşkil etmektedir. Bu açıdan, hava trafik kontrolörlük mesleğiyle ilgili pratik şartlar ve giriş koşulları önemli bir husustur. Tek Avrupa Hava Sahası paketinin söz konusu parçalanmışlıkları ortadan kaldırmak amacıyla kurulduğu göz önüne alındığında, yüksek seviyede emniyet sağlamak açısından hava trafik kontrolörlük lisansının da bunun bir parçası olduğu anlaşılacaktır. Tek Avrupa Hava Sahasının oluşturulmasına yönelik yapılan düzenlemeler Tablo - 3'te gösterilmektedir.

3. Diğer Düzenlemeler

3.1. Sigorta Zorunluluğu

Konsey ve Parlatentonun kabul ettiği 785/2004 sayılı Tüzük⁶² hem ticari hem de özel uçuşları kapsamaktadır. Bir üye ülke içinde faaliyet gösteren veya bir üye ülkenin toprakları üzerinden geçen her havayoluna sigorta yapma yükümlülüğü getirilmiştir. Bu düzenleme, hava taşıyıcılarına ve uçak operatörlerine, özellikle yolcu, bagaj, kargo ve üçüncü şahısların havacılıkla ilgili özel sorumluluklara bağlı olan riskleri kapsamaları için sigorta zorunluluğu getirmiştir. Savaş, terörizm, uçak kaçırma, sabotaj, uçağın yasa dışı alıkonması ve sivil ayaklanma dahil olmak üzere diğer riskler de sigorta kapsamı içine alınmıştır.

⁶¹ Directive 2006/23/EC of the European Parliament and of the Council of 5 April 2006 on a Community air traffic controller licence.

⁶² Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators.

3.2. İstatistiksel Veri Tabanı Oluşturulması

Parlamento ve Konseyin 437/2003 sayılı Tüzüğü⁶³ ile sivil havacılık alanında Topluluk politikası belirlemek amacıyla güvenilir bir veri tabanı oluşturulması amaçlanmıştır. Topluluk içinde karşılaştırılabilir, güvenli, güncel, sürekli, uyumlu ve düzenli bir istatistiksel veri tabanına sahip olmak için, havayolu ile yolcu, kargo ve postanın taşınmasına yönelik bilgi toplanması gerekli görülmüştür.

Her üye devlet yolcu, kargo, posta, uçuş aşamaları, hizmete sunulan yolcu koltuk sayıları ve uçak hareketlerine ilişkin bilgileri toplamakla yükümlüdür. Ayrıca, üye ülkeler Komisyonun isteği üzerine veri toplanmasında kullanılan metotlara ve bu metotlardaki her büyük değişikliğe ilişkin tüm bilgileri iletmek zorundadırlar.

Komisyon üç yıllık dönemler halinde toplanan veriler için, Avrupa Parlamentosu ve Konseye düzenlemenin uygulanmasındaki deneyimlerle ilgili bir rapor sunmaktadır. Bu amaçla, ilgili düzenlemeyi değiştirmek için üç Tüzük daha çıkarılmıştır. Birincisi sistemin uygulanması üzerine, ikincisi yeni üye ülkeler dahil havaalanlarının kodlarına ve üçüncüsü 2007 yılında Romanya ve Bulgaristan'ın Birliğe tam üye olmasıyla çıkarılmıştır.

3.3. Yolcu Hakları

Komisyonun 21 Haziran 2000 tarihinde Parlamento ve Konseye sunduğu Talimat,⁶⁴ yolcuları korumak ve bilgilendirmek amacını taşımaktadır. Bu çalışma, havayollarını, yolcuları ve havaalanlarını, yolcuların karşılaştığı sorunlar ve onların çözümüyle ilgili hususlarda muhatap almaktadır. Tek pazarın gelişimine bağlı olarak büyüyen hava taşımacılık sektöründe, havayolları tarafından sağlanan hizmetlerin kalitesinde memnuniyetsizliklerin arttığını söylemek mümkündür. Çeşitli önlemlerin alınmasına rağmen, yolcuların kendi hakları konusunda yeterli derecede bilgi sahibi olmadıkları gözlemlenmektedir. Bu amaçla Komisyon

⁶³ Regulation (EC) No 437/2003 of the European Parliament and of the Council of 27 February 2003 on statistical returns in respect of the carriage of passengers, freight and mail by air, Official Journal L 66, 11.03.2003.

⁶⁴ Commission Communication of 21 June 2000 to the European Parliament and to the Council regarding the protection of air passengers in the European Union, COM(2000) 365 final - Not published in the Official Journal.

yolcuların dikkatini çekmek amacıyla yolcu haklarını içeren kampanyalar düzenleyerek bir takım hakların elde edilmesine yol açmıştır.

Dokümanda teklif edilen yol, çeşitli yasal faaliyetler kanalıyla hem Topluluk hukukunu hem de hava ulaştırma sektörünce gönüllü taahhütleri birleştirmektedir. Diğer bir deyişle Komisyon, taraflar arasında ortaya çıkan sorunların müzakere yoluyla çözülmesini tercih etmektedir. Ayrıca yolcu ve havayolları arasında denge gözetilmeye çalışılırken, yolcular lehine daha fazla hakların garanti edildiği söylenebilir. Yolcuların daha fazla bilgilendirilmesi, havayollarının performansları hakkında doğru ve güncel bilgilere ulaştırılması vasıtasıyla seçimlerini yapma hakkı sağlanmıştır. Ancak anlaşmazlıkların çözülmesinde bazı adreslerin belirlenmesi zorluğu ortadadır. Çok etkili bir havayolu ile karşılaştırıldığında, yolcuların çıkarları genellikle zayıf kalmaktadır. Ayrıca, uçuş gecikmeleri, iptalleri veya çifte rezervasyon dolayısıyla uçağa alınmayan yolcuların lehine getirilen bir takım tazminat düzenlemeleri, havayolları tarafından ağır koşullar içerdiği gerekçesiyle de şikayet konusu olabilmektedir.⁶⁵

Uçağa Alınmayan Yolcuların Hakları: Ekonomik Düzenlemeler Bölümünde, tarifeli seferlerde yapılan fazla (çifte) rezervasyon nedeniyle uçağa alınamayan yolcuların haklarını korumak amacıyla, Konseyin 295/91 sayılı Tüzükle, ortak düzenlemeler içeren bir tazminat sistemi oluşturduğundan bahsedilmişti. Bu düzenleme, Parlamento ve Konsey'in 261/2004 sayılı Tüzüğü⁶⁶ ile iptal edilerek yenisi ile değiştirilmiştir.

Yeni düzenleme, teyit edilmiş bir rezervasyonu olmasına rağmen fazla rezervasyona bağlı olarak taşınmayan yolcuların ve yine uçuş iptal ve gecikmelerinden dolayı mağdur olan yolcuların korunmalarını amaçlamaktadır. Uçağa alınmayan yolcuya mesafeye bağlı olarak belirli bir miktarda ödeme yapılmasını içermesinin yanı sıra, uçuş gecikme ve iptallerinde yolculara konaklama, yeme-içme ve haberleşme gibi olanaklar da sağlanmaktadır. Beş saat

⁶⁵ Ulrich Schulte - Strathaus, Workshop on EU Competition Law and Aviation Economic Rules in Air Transport, Presentation in Ljubljana, 12-13 July 2005, Slovenia.

⁶⁶ Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91.

üzerinde bir gecikme olursa, bilet ücretinin yolcuya geri ödenmesi ve kalkış yerine geri götürülmesi söz konusudur. Satın alınan biletin sağladığı sınıftan bir alt sınıftaki bir koltuğa geçirilmesi durumunda ise mesafeye bağlı olarak bilet ücretinin tamamı ya da bir kısmının ödenmesi gerekmektedir.

Hareket Kabiliyeti Az Olan Kişilerin Seyahati: 1107/2006 sayılı Parlamento ve Konsey Tüzüğü⁶⁷ hareket kabiliyeti az olan kişilerin hava taşımacılığı ile yolculukları esnasında sahip olduğu haklara ilişkin düzenlemelerden oluşur. Söz konusu Tüzük, bir takım dezavantajlara sahip bu tip yolcuların diğer vatandaşlara göre bazı fırsatlara sahip olmasına imkan tanımaktadır. Havayolu işletmelerinin, kişisel engellerinden ya da yaşlılıktan ötürü, hareket kabiliyeti azalan yolcuların rezervasyonunu ya da uçağa alınmalarını reddetmelerini engellemeyi amaçlamaktadır. Bununla birlikte, sebebi kanıtlanabilen emniyet sorunlarının ortaya çıkması halinde bu düzenleme bazı muafiyetler de getirmektedir.

Bu düzenleme ile sözü edilen kişiler havaalanlarında ücretsiz yardım hizmeti alabileceklerdir. Havaalanı yönetimleri bu hizmetlerinin karşılığını havayolu işletmelerinden talep edeceklerdir. Üye devletler bu düzenlemeye uyulmaması halinde ortaya çıkacak şikâyetleri değerlendirecek bağımsız birimler kuracaklar ve düzenlemeye uymayanlar hakkında cezai işlem uygulayacaklardır. Örnek olarak, kalkışta, varışta ve transit beklemler ile uçaklarda tekerlekli sandalyelerden faydalanma ve körler için rehber köpek taşınması gösterilebilir.

Montreal Anlaşması'nın Kabulü: 1999 yılında imzalanan Montreal Anlaşması uluslararası yolculuklar sırasında bagaj, eşya ve yolcuların zarara uğramaları halinde havayolu işletmelerinin sorumluluklarına ilişkin modern ve örnek bir yasal çerçeve sunmaktadır. 2027/97 sayılı Konsey Tüzüğü'nün⁶⁸ amacı Montreal Anlaşmasını onaylamaktır. Yolcuların ölmesi ya da yaralanması halinde Topluluk havayolu işletmelerine sınırsız bir sorumluluk getirmektedir. Bu

⁶⁷ Regulation (EC) No 1107/2006 of the Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air, Official Journal L 204 of 26.7.2006.

⁶⁸ Council Regulation (EC) No 2027/97 Of 9 October 1997 On Air Carrier Liability In The Event Of Accidents.

düzenlemeyi değiştiren 889/2002 sayılı Karar⁶⁹ ise Montreal Anlaşmasını sadece uluslararası uçuşlara değil, iç hat uçuşlarına da uygulanır hale getirmiştir.

Diğer taraftan, yolcu haklarının korunmasına yönelik düzenlemeler içerisinde bagaj konusu da bulunmaktadır. Yolcu bagajlarının hasara uğraması, kayıp olması veya geç ulaştırılması nedeniyle bagaj sahibine bazı haklar tanınmıştır. Ayrıca Paket Tatil olarak adlandırılan seyahatlerde uçulacak yer neresi olursa olsun, eğer tur operatörü rezervasyon yaptığı hizmetleri sağlayamazsa, yine yolculara uğradığı zararları tazmin etmeleri için haklar tanınmıştır.

Önceki bölümlerde belirtilen, sigorta yükümlülüğü, havayolu kimliği hakkında yolcuların bilgilendirilmesi ve bilgisayarlı rezervasyon sistemlerinden faydalanma gibi hususlar aynı zamanda havayolu ile seyahat eden yolcuları korumaya yönelik tedbirler içermektedir.

3.4. Çevresel Önlemler

Hava taşımacılığı faaliyetleri küresel ölçekte sera etkisi ve ozon tabakası delinmesine yol açarken, bölgesel olarak asitlenme, ozon oluşması ve ötrofikasyona⁷⁰ neden olmaktadır. Söz konusu faaliyetlere yerel ölçekte bakıldığında ise havaalanları çevresinde, hava kirliliği ve gürültüye sebep olduğunu söylemek mümkündür.

Komisyon sivil havacılık sektörünün çevreye verdiği olumsuz etkileri azaltmak amacıyla Parlamenteoya, Konseye, Ekonomik ve Sosyal Komite ile Bölgeler Komitesine Doküman⁷¹ sunmuştur. Bu Dokümanın amacı, AB'nin hava taşımacılığı alanında çevre dostu politikaları devam ettirmesini ve güçlendirmesini sağlamak için strateji oluşturmaktır. Bu stratejinin ilk ayağı gürültü ve kirlilik üzerine teknik standartlar geliştirmektir. Buna en somut örnek olarak, yakıt tüketim tasarrufu sağlayan “hava trafik yönetim sistemleri”

⁶⁹ EU EC/889/2002 Regulation of the European Parliament and of the Council Amending Council Regulation (EC) No 2027/97 on Air Carrier Liability in the Event of Accidents

⁷⁰ Ötrofikasyon: Atıklarla gelen aşırı besin maddelerinin vejetasyonu uyarmasıyla göllerin çözünmüş oksijen yokluğu sonucunda ölmesine kadar gidebilen yaşlanma sürecidir.

⁷¹ Communication from the Commission of 1 December 1998 to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: Air Transport and the Environment, COM(1999) 640 final - Not published in the Official Journal.

gösterilebilir. EMAS Programı⁷² ve ICAO düzenlemelerine uyum sağlamak ise stratejinin birer parçasıdır.

İklim Değişikliği ve Çevre Kirliliği İle Mücadele: Gelişmiş ülkeler içerisinde uluslararası hava taşımacılığında kaynaklanan karbondioksit emisyonlarının yaklaşık yarısı AB ülkeleri tarafından yaratılmaktadır. Eğer bu alanda bir önlem alınmazsa hava taşımacılığı emisyonlarının hızlı bir şekilde yükselmesi söz konusudur. Komisyon hava taşımacılık sektörü de dahil olmak üzere sera etkisi programı çıkararak iklim değişikliğine yol açan faktörleri azaltma yoluna gitmiştir. Söz konusu önlemleri dört başlık altında açıklamak mümkündür; Tek Avrupa Sahası ve SESAR projesi, yakıt vergisi, limitli kirlilik hakkı ve paydaşlardan oluşan özel bir çalışma grubu oluşturulması.

COM (1999) 640 sayılı Doküman ile Komisyon, havacılık alanında sürekli ve genişleyen araştırmalar teklif etmenin yanı sıra, hava trafik yönetiminin geliştirilmesini özellikle Tek Avrupa Sahası ve SESAR projelerinin tamamlanmasını öngörmektedir. Etkili hava trafik yönetiminin yakıt tasarrufuna neden olacağı, bunun da daha az kirlilik anlamına geldiği vurgulanmaktadır.

Üye ülkelerin havacılık sektöründe ortak bir uygulama olan yakıt vergisindeki muafiyetin değiştirilmesini gözden geçirmektedir. 2003/96 sayılı Direktif⁷³ yakıt vergilerinin üye ülkeler arasındaki iç hat uçuşlarından vergi alınması imkanı tanımaktadır. Bu Direktif ikili hava ulaştırma anlaşmalarının bağlayıcı hükümler içermesi nedeniyle uluslararası hatlarda uygulanamamaktadır. Bu uygulamanın hayata geçirilmesi için çalışmalar sürdürülmekte ancak uzun zaman alacağı düşünülmektedir.

Komisyon çevre kirliliğini azaltmak için en etkili çözüm yollarından birinin, hava taşımacılığı sektörünün sera etkisi gaz emisyon programını uygulamak olduğu fikrine sahiptir. Havayollarına sağlanan limitli kirlilik hakkının dolması çevreye verdikleri emisyonun azalmasına ya da kendilerine sağlanan limiti geçmeleriyle birlikte diğerlerinde emisyon hakkı satın alarak maliyetlerin

⁷² EMAS Programı: (Eco-Management and Audit Scheme) Çevre kirliliğinin önlenmesine yönelik 1836/83 sayılı Konsey Tüzüğü çerçevesinde işletmelerin çevreye verdiği zararı minimum düzeyde tutmayı amaçlar. 1983 yılındaki Çevre eylem planında kirlilik kontrolü uygulamasından vazgeçilip kirlilik önlenmesine geçilmiştir.

⁷³ Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003 restructuring the Community framework for the taxation of energy products and electricity.

artmasına neden olacaktır. Burada hedeflenen, kirlenmeye neden olan emisyonların önemli bir oranda azaltılmasını sağlamaktır. Bu sistem ekonomik faaliyet içinde olan hava taşıyıcıları için maliyetleri azaltmak anlamına gelirken, uluslararası yasal çerçeveye de uyum sağlamaktadır. Söz konu sistemin düzgün işletilmesiyle emisyonların azaltılması mümkün hale gelecektir.

Son olarak, Avrupa iklim değişikliği programının bir parçası olarak Komisyon, üye ülkelerden ve paydaş organizasyonlardan (sanayi, tüketici ve çevre organizasyonları) oluşan özel bir çalışma grubu kurmayı amaçlamaktadır. Bunun amacı hava taşımacılığını etkin bir şekilde Avrupa sera etkisi gaz emisyon programına entegre etmenin yollarını aramaktır.

Gürültü Sınırlamaları: Gürültü sınırlamaları kapsamında yapılan ilk düzenleme olarak 89/629 sayılı Konsey Direktifidir.⁷⁴ Bu düzenleme 6 Ekim 1977 ile 1 Ocak 2006 yılları arasında tip sertifikası almak için başvurusu yapılmış yada yapılacak olan sivil jet ses altı uçakları kapsayan ICAO Ek-16 Bölüm-II, alt bölüm 3 cilt 1'de tanımlanan uçakların sözü edilen bölümde verilen gürültü şartlarına uymadığı sürece 1 Kasım 1990 tarihinden itibaren Topluluk havaalanlarına uçamayacakları ile ilgilidir.

2002/30 sayılı Parlamento ve Konsey Direktifi⁷⁵ ile havaalanlarında hava araçlarından kaynaklanan gürültünün azaltılması suretiyle sürdürülebilir gelişmenin sağlanması amaçlanmaktadır. Bu düzenleme çok gürültülü olan hava araçlarının Avrupa havaalanlarında yasaklanmasına ilişkin ortak düzenlemeleri ortaya koymaktadır. Hushkit⁷⁶ takılı uçakların Avrupa'da tescil edilmesini engellemeye yönelik olan Konsey Tüzüğü'nün etkisiz kalması nedeniyle 2002/30/EC sayılı bu düzenleme hushkit tüzüğü'nü yürürlükten kaldırmıştır. Böylece, gürültü sorunu yaşayan havaalanlarının daha kısıtlayıcı önlemler almalarına imkan tanınmaktadır.

Söz konusu yeni Direktif ile gürültü yönetimi daha dengeli bir biçimde yerine getirilmektedir. Bu yaklaşım gürültü sorunlarını her bir havaalanı için ayrı

⁷⁴ Council Directive 89/629/EEC of 4 December 1989 on the limitation of noise emission from civil subsonic jet aeroplanes.

⁷⁵ Directive 2002/30/EC of the European Parliament and of the Council of 26 March 2002 on the establishment of rules and procedures with regard to the introduction of noise-related operating restrictions at Community airports, Official Journal L 85 of 28.03.2002.

⁷⁶ Hushkit: Eski uçakların motorlarına, çıkardıkları gürültüyü azaltmak amacıyla takılan aletlerdir.

ayrı çözmeye dayanmaktadır. Bunun için dört ayrı anahtar faktörün dikkatli bir biçimde değerlendirilmesi gerekmektedir. Bunlar; uçak gürültüsünün kaynağında azaltılması, yönetsel önlemler alınması, gürültü azaltılmasına yönelik kullanıma hazır yöntemler belirlenmesi ve gürültü sorunlarıyla ilgili yerel operasyonel kısıtlamalar getirilmesi. Bu düzenleme hushkit tüzüğüne aksine tüm havaalanlarına değil, yıllık trafiği 50.000'den fazla olan ve şehir içinde bulunan havaalanlarına uygulanmaktadır.

Ekonomik ve Teknik alanda yapılan düzenlemelere ilave olarak çıkarılan diğer düzenlemeler Tablo - 4'te gösterilmektedir.

4. Havacılık Dış Politikası

Sivil havacılık alanında yapılan ekonomik, teknik ve diğer düzenlemelerden anlaşılacağı üzere, AB'nin amacı ortak standartlara sahip bir yapı oluşturmaktır. Parçalanmışlıkları ortadan kaldırmak ve etkinliği arttırmak için çalışmalara devam edilmektedir. Havacılık dış politikası için kabul edilen düzenlemeler de aynı amaca hizmet etmektedir.

4.1. Ortak Dış Havacılık Politikasının Oluşturulması

5 Kasım 2002 tarihli Avrupa Toplulukları Adalet Divanı'nın (ATAD) "Açık Semalar" kararından sonra, üye ülkelerin uluslararası hava ulaştırma anlaşmalarını kendi istekleri doğrultusunda ayrı bir şekilde değil, Komisyonun etkin bir rol oynayacağı şekilde yapması söz konusu olmuştur.⁷⁷ Bu kararla birlikte uluslararası hava ulaştırma anlaşmaları Topluluğun ortak konusu olarak değerlendirilmeye başlanmıştır. AB, dış havacılık politikası geliştirmek suretiyle, sivil havacılıkta reform yapmaya ve pazarları adil rekabete açmaya yönelmiştir.

Söz konusu ATAD kararı, uluslararası havayolu taşımacılığı alanında Topluluğun gücünü kanıtlar niteliktedir. Zira, uluslararası anlaşmalar bu karar öncesinde üye ülkeler tarafından ayrı ayrı müzakere edilirken, karar sonrasında üye ülkelerin ortak menfaatlerine uygun bir şekilde, ortak bir dış politika ile yürütülmesi yoluna gidilmiştir. Komisyonun başvurusu üzerine ATAD, ABD ile

⁷⁷ CEC, 2002: Communication from the Commission on the consequences of the Court judgements of 5 November 2002 for European air transport policy, Brussels: European Commission.

ikili hava ulaştırma anlaşması yapmış olan sekiz AB üyesi ülke (Avusturya, Belçika, Danimarka, Finlandiya, Hollanda, İngiltere, İsveç ve Lüksemburg) aleyhine bir karar almıştır.

ATAD'ın karşısında bulunduğu uygulama, ikili hava ulaştırma anlaşmalarda yer alan, taşımacılık hizmeti sunacak hava taşıyıcılarından, ilgili devletlerin mülkiyetinde ve kontrolünde olması şartının aranmasıdır. Bu hüküm ayrımcı bulunmuş ve Avrupa Topluluğu'nu kuran Antlaşmaya aykırı düştüğu yönünde karar alınmıştır. İlgili karar, havacılık alanında Topluluk için ortak bir dış politika oluşturmanın ilk adımını teşkil etmiştir.

2005/79 sayılı Komisyon Talimatı⁷⁸ ile Topluluk dış havacılık politikasının geliştirilmesi amaçlanmıştır. Bu çerçevede çizilen yol haritasında, iki tamamlayıcı hedef birleştirilmiştir:

- 2010 yılına kadar kurulması planlanan Ortak Havacılık Alanı ile Avrupa Topluluğunun tüm güney ve doğu sınır komşularıyla, havacılık pazarlarında ileri seviyede ekonomik ve düzenleyici entegrasyonunu sağlamak. Farklı tarafların, aynı pazar işletim düzenlemelerine sahip olması vasıtasıyla, sadece ekonomik açıdan değil, hava trafiği, güvenlik ve emniyet açısından da bütünlük sağlamak,
- Kısa vadede, üye ülkeler ile dünyanın önemli bölgelerinde bulunan diğer ülkeler arasında, Avrupa endüstrisini geliştirmek, adil rekabeti güçlendirmek ve uluslararası sivil havacılık reformuna katkı sağlamak amacıyla küresel anlaşmalar yapılması için müzakerelere ağırlık vermek.

İlk grupta Birliğe katılacak ülkeler -Türkiye de dahil olmak üzere- yer alırken, Pan-Avrupa işbirliği öngörülmektedir. İkinci grupta ise önceliği liberal pazar, adil rekabet, güvenlik, emniyet ve çevre olan Akdeniz ülkeleri yer almaktadır. Diğer taraftan, hava trafiğinin %75'i Avrupa'ya olan Rusya, fazla nüfusu ve büyüme potansiyeli nedeniyle Çin ve Hindistan, buna benzer olarak Japonya ve Güney Kore ile ilişkiler önem taşımaktadır. Son olarak da, Kuzey ve

⁷⁸ Communication from the Commission of 11 March 2005 - Developing the agenda for the Community's external aviation policy, COM (2005) 79 - not published in the Official Journal.

Güney Amerika ülkeleri ile yapılacak müzakerelerin ekonomik ve siyasal getiri sağlayacağı düşünülmektedir.

4.2. Üye Ülkeler İle Üçüncü Ülkeler Arasında Yapılan Anlaşmalar

Komisyon, havacılık alanında AB ve üçüncü ülkeler arasındaki tüm ikili ilişkiler için yasal bir çerçeve oluşturmak amacıyla önlemler paketi hazırlamıştır. Söz konusu paket, 2002 yılında alınan ATAD kararlarından sonra hava taşımacılığı sektöründe hüküm süren belirsizliklere son vermeyi amaçlamaktadır. Bu çerçevede Parlamento ve Konsey 847/2004 sayılı Tüzüğü kabul etmiştir.⁷⁹

Sekiz AB üyesi ülkenin ABD ile yaptığı ikili hava ulaştırma anlaşmaları, tayin edilen havayollarının trafik hakları konusunda ABD'ye iptal etme, durdurma ve kapasite limit düşürme hususlarında yetki vermektedir. ATAD'a göre bu anlaşmalar AB Hukukunu iki açıdan ihlal etmekteydi. Birincisi, Avrupalı hava taşıyıcılarının pazarlara erişim hususunda "milliyet" ibaresi ile ayrımcılığa uğraması, ikincisi ise anlaşmaların kapsadığı alan açısından AB yetkileri içinde bulunmasıdır.

ABD, AB tarafından tayin edilen bir havayolu işletmesini kabul etmeme hakkına sahipken, AB'nin bu hakka sahip olmaması, bunun da havayolunun kurulma ve hizmet sağlama özgürlüğüne engel teşkil etmesi nedeniyle, uluslararası ilişkiler açısından karşılıklılık ilkesine ters düşmekteydi. Yeni düzenleme, yukarıdaki sorunları giderecek şekilde ele alınmış ve üye ülkelerin üçüncü ülkelerle yaptıkları hava taşımacılığı anlaşmaları için, AB Hukukunu ihlal etmeyecek şekilde ilkeler belirlemiştir.

ATAD söz konusu kararıyla, bu tür anlaşmaları müzakere etme ve imzalama hususunda AB'yi özel olarak yetkilendirmiştir. Ayrıca, Avrupalı hava taşıyıcılarının aynı fırsatlardan eşit şekilde faydalanmasına imkan tanımıştır. Bu çerçevede AB Hukuku ile çelişen ikili hava ulaştırma anlaşmaları revize edilmeye başlanmıştır. Ancak çok sayıda bulunan ikili anlaşma bulunması nedeniyle, üye

⁷⁹ Regulation (EC) No 847/2004 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004, on the negotiation and implementation of air service agreements between Member States and third countries, Official Journal L 157 of 30.4.2004.

ülkelere yeni düzenlemeye uygun olarak üçüncü ülkelerle müzakere yapma ve mevcut anlaşmaları değiştirme hususunda yetki verilmiştir.

Bununla birlikte, üye ülkeler için anlaşma metinlerinde kullanmaları zorunlu tutulan standart hükümler belirlenmiştir. Bu hükümler vasıtasıyla ayrımcılık önlenerek, AB Hukukuna uygun şekilde hareket edilmesi garanti altına alınmaktadır. Üye ülkeler üçüncü ülkelerle müzakere yapacağı zaman niyetini Komisyona yazılı olarak bildirmek zorundadır. Komisyon 15 gün içinde müzakerelerin AB Hukukuna uygunluğunu inceleyerek müzakerenin yapılıp yapılmaması yönünde ilgili üye ülkeyi bilgilendirmektedir.

Özetle, hava ulaştırma anlaşmalarının ATAD kararları çerçevesinde yenilenmesinin iki şekilde yapıldığını söylemek mümkündür. İlk yöntemde anlaşmalar ikili müzakereler yoluyla gerçekleştirilir. **Üye devletler münferit olarak** ikili hava ulaştırma anlaşmaları yaptıkları ülkelerle bu anlaşmaları yenileyebilirler. Ancak, Komisyonun şart koştuğu standart cümleleri anlaşmalara dahil etme zorunluluğu vardır. Diğeri ise yatay anlaşma kanalıyla gerçekleştirilmektedir. **Üye ülkeler adına Komisyon tarafından** müzakere edilen yatay anlaşma, yenilenmesi düşünülen anlaşmaları Topluluk hukukuna uyumlu hale getirmek amacıyla yapılmaktadır. Eğer üçüncü bir ülke Komisyon ile yatay anlaşma imzalarsa, diğer AB üyesi ülkelerle anlaşma yapmasına gerek yoktur.

4.3. Ortak Havacılık Alanı Oluşturulması

Hava taşımacılığı Avrupa ekonomisi ve uluslararası ticarete önemli bir rol oynamaktadır. AB hava taşımacılığı endüstrisi yılda 120 milyar Avro gelir üretmekte, 3 milyon kişi çalıştırmakta ve dünya hava taşımacılığı sektörünün % 30'unu meydana getirmektedir. AB'de tek bir hava taşımacılığı pazarının oluşturulması, tüketicilere büyük faydalar sağlamış ve AB hava taşımacılığı sektörünün rekabet gücünü artırmıştır. Avrupa Ortak Havacılık Alanı (ECAA) Anlaşmasıyla; sektör için yeni fırsatların ortaya çıkması, tüm Avrupa'da tek tip yüksek güvenlik ve emniyet standartları oluşturulması ve rekabet kuralları ile tüketici haklarına tutarlılık getirilmesi planlanmaktadır.⁸⁰

⁸⁰ Antonela Arhin, Southeast European Times, 31.05.2006.

2002 yılında ATAD'ın havacılık alanındaki dış politikasıyla ilgili aldığı karardan sonra Komisyon, AB üyesi olmayan komşu ülkelerle havacılık alanında işbirliğine yönelik tutarlı bir havacılık politikası geliştirmek için çalışmalara başlamıştır. Bu amaçla Komisyon 2004/74 sayılı Talimatı düzenlemiştir.⁸¹ Projeye, Birlik üye ülkelerinin yanı sıra sekiz Güneydoğu Avrupa ülkesi Arnavutluk, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Makedonya, Romanya, Sırbistan-Karadağ ve Kosova ile birlikte İzlanda ve Norveç dahil edilmiştir.

AB ile Güney Doğu Avrupa ülkeleri arasındaki hava trafiği sürekli büyüyerek, 2001 yılından bu yana yüzde 121 oranında artış kaydetmiştir. Ancak seferler hâlâ, bazıları Balkan ihtilaflarına dayanan çeşitli kısıtlamalarla engellenmektedir. ECAA kapsamında bu düzenlemelerin kolaylaştırılması, Avrupalı havayolu işletmelerine daha fazla rota sağlanarak Güney Doğu Avrupa'daki turizm ve yatırım fırsatlarının artırılması hedeflenmektedir.

Diğer taraftan, Akdeniz'e komşu olan ülkeleri içine alan bir çalışma yürütülmektedir. 1995 yılında Barselona'da başlayan işbirliği, ekonomik, sosyal ve siyasi alanda devam etmektedir. Türkiye ile birlikte, Fas, Ürdün, Lübnan, Suriye, Tunus, Cezayir, Mısır, İsrail ve Filistin Yönetimi ile müzakereler sürdürülmektedir. Bu çerçevede, 12 Aralık 2006 tarihinde AB ile Fas arasında havacılık anlaşması imzalanmıştır.⁸² Buna ilaveten, Rusya ile görüşmeler başlamış olup, Sibiryâ üzerinden yapılan Topluluk taşıyıcılarının uçuşlarından ücret alınmaması ve bu uygulamanın en geç 2013 yılında hayata geçirilmesi hususunda anlaşma sağlanmıştır.⁸³

Havacılık alanında işbirliği yapılacak komşu ülkelerin ekonomik ve coğrafi farklılıklarından dolayı bu ülkeler ortak özelliklerine göre gruplandırılmıştır ve müzakereler bu şekilde yürütülmektedir. Bu müzakerelerin temel hedefi, 2010 yılında AB ile komşu ülkeleri kapsayan Ortak Havacılık Alanı'nın oluşturulmasıdır. Şekil - 9'da oluşturulması planlanan Avrupa Ortak Havacılık Alanı'nın haritası gösterilmektedir. Diğer taraftan, AB'nin Havacılık

⁸¹ CEC, 2004: Communication from the Commission a Community aviation policy towards its neighbours, COM(2004) 74 final, Brussels: European Commission.

⁸² Euro-Med Aviation Agreement between the European Community and its Member States, of the one part and the Kingdom of Morocco, of the other part, Official Journal, 386/57, 2006.

⁸³ CEC, 2005: Communication from the Commission to the European Parliament and the Council a framework for developing relations with the Russian Federation in the field of air transport, COM (2005) 77 final, Brussels: European Commission.

Dış Politikası oluşturmak amacıyla yaptığı düzenlemeler ve anlaşmalar Tablo - 5'te gösterilmektedir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE SİVİL HAVACILIĞA İLİŞKİN KAMU KURUMLARI VE YAPILAN DÜZENLEMELER

1. Sivil Havacılığa İlişkin Kamu Kurumları

1.1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

7 Aralık 1944 tarihinde Şikago Konvansiyonu’nun imzalanması ve 1950’li yıllarda teknolojik ilerlemelerde önemli mesafeler kaydedilmesi, sivil havacılık sektöründe yeni bir dönemin başlamasına yol açarken, yeni düzenlemeleri de beraberinde getirmiştir. Bu gelişmeler Türkiye’de 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı"nın kurulmasını zorunlu hale getirmiştir.⁸⁴

Sektörde ortaya çıkan gelişmeler sonucunda sivil havacılığa ilişkin 3 adet kanun çıkarılmıştır. Birincisi 1983 yılında düzenlenen 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’dur.⁸⁵ Söz konusu yasa, devamlı ve hızlı bir gelişme gösteren, ileri teknolojinin uygulandığı, sürat ve emniyet faktörlerinin büyük önem taşıdığı sivil havacılık sahasındaki faaliyetlerin Türkiye’nin ulusal çıkarlarına ve uluslararası ilişkilerine uygun bir şekilde düzenlenmesini sağlamak amacıyla hazırlanmıştır.

1987 yılında çıkarılan ikinci yasa, 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Kuruluş, Teşkilat ve Görevlerine ilişkin esasları düzenleyen kanun’dur.⁸⁶ Bu kanunun amacı, ülkenin ulaştırma ve haberleşme sistem ve hizmetlerinin ülkenin ihtiyaçlarına uygun olarak tesisi ve geliştirilmesi için Ulaştırma Bakanlığının kurulmasına, teşkilat ve görevlerine ilişkin esasları düzenlemektir. Söz konusu yasa ile Daire Başkanlığından Genel Müdürlük statüsüne dönüştürülen Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün (SHGM) görevleri 12. Maddede belirtilmiştir.

⁸⁴ <http://www.shgm.gov.tr/index2.html>, 28.05.2008.

⁸⁵ “2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu”, 19 Ekim 1983 tarih ve 18196 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

⁸⁶ “3348 Sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun”, 17 Nisan 1987 tarih ve 19434 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

2005 yılında düzenlenen üçüncü yasa 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun⁸⁷ olup, bu yasa ile SHGM tekrar yapılandırılarak, Ulaştırma Bakanlığı'nın ana hizmet birimi olmaktan çıkarılmış, Bakanlığa bağlı, kamu tüzel kişiliği haiz, özel bütçeli bir kuruluş haline getirilmiştir. Bu yasayı tamamlamak ve SHGM'nin idari yapısını güçlendirmek amacıyla 28 Şubat 2006,⁸⁸ 15 Nisan 2006,⁸⁹ 29 Nisan 2006⁹⁰ ve yine aynı tarihte atama, görevde yükselme ve unvan değişikliğine ilişkin⁹¹ dört yönetmelik düzenlenmiştir.

2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve bu kapsamda yayımlanmış olan yönetmelik ve Havacılık Talimatı çerçevesinde hizmet veren SHGM, sivil havacılık alanında Türkiye'nin en yetkili kurumudur. SHGM'nin temel görevi; sivil havacılık faaliyetlerinin millî çıkarlara ve uluslararası sivil havacılık düzenlemelerine uygun olarak yapılmasını sağlamaktır. Sektörün düzenli, emniyetli ve güvenli bir şekilde işlemesi için sivil havacılık faaliyetlerinin planlamasından ve kontrolünden sorumlu olan SHGM, uçuş emniyeti ve havacılık güvenliği için gereken önlemleri almakla yükümlüdür. Tablo - 6'da Türkiye'de sivil havacılık alanında düzenlenen kanunlar görülmektedir.

1.2. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü

Türkiye havaalanlarının işletilmesi ile Türkiye hava sahasındaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolü görevi, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürlüğüne yerine getirilmektedir. Türk Sivil Havacılık sektörünün altyapısını oluşturan tesis ve donanımıyla, 1933 yılından bu yana değişik isim ve statülerle hizmetlerini yürütmekte olan kuruluş, 233 Sayılı Kanun

⁸⁷ "5431 Sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun", 10 Kasım 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

⁸⁸ "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Temsilciliklerinin Çalışma Usul ve Esaslarına İlişkin Yönetmelik", 28 Şubat 2006 tarih ve 026094 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

⁸⁹ "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teknik Denetçiler Görev, Yetki ve Sorumlulukları ile Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik", 15 Nisan 2006 tarih ve 26140 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

⁹⁰ "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Havacılık Uzman Yardımcılığı ve Havacılık Uzmanlığı Sınav, Görev, Çalışma Usul ve Esasları hakkında Yönetmelik", 29 Nisan 2006 tarih ve 26153 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

⁹¹ "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Personeli Atama, Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği Yönetmeliği", 29 Nisan 2006 tarihinde kabul edilmiştir.

Hükmünde Kararname ve Ana Statüsü çerçevesinde 1984 yılından itibaren faaliyetlerini Kamu İktisadi Teşebbüsü olarak sürdürmektedir.

DHMİ Genel Müdürlüğü, havaalanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulmasından sorumludur. Tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk, sorumluluğu sermayesi ile sınırlı, Ulaştırma Bakanlığı ile ilgili ve en son hukuki düzenlemeyle hizmetleri imtiyaz sayılan bir Kamu İktisadi Kuruluşudur.⁹²

1.3. Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü

Temeli II. Meşrutiyet Dönemine dayanan DLHİ Genel Müdürlüğü ilk faaliyetine demiryolları yapımı ile başlamıştır. Cumhuriyet Döneminde deniz limanları ile havaalanı inşaatları görevlerini üstlenen, daha sonra akaryakıt boru hatları yapımı ile de görevlendirilen kuruluş, 13.07.1972 tarih, 1609 sayılı Kanunla Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü adını almıştır.⁹³

Yapımcı kuruluş olan DLHİ Genel Müdürlüğü 19.11.1986 tarih ve 3322 sayılı Kanunla Ulaştırma Bakanlığına devredilmiştir. Halen aynı Bakanlık bünyesinde Ana Hizmet Birimi olarak faaliyetlerini sürdüren kuruluş, devlet eliyle yaptırılacak liman, demiryolu, **hava meydanı**, balıkçı barınağı gibi yapıların planlarını yapmak, bakım ve onarımlarının organizasyonu için esaslar hazırlamakla yükümlüdür.

1.4. Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü

Başbakanlığa bağlı bir kuruluş olarak faaliyetlerini yürüten Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü, havacılık sektörü açısından önemli olan hava tahminlerinin yapılması ve meteorolojik bilgi desteği sağlanması hususlarında görev yapmaktadır.

⁹² http://www.dhmi.gov.tr/dosyalar/dhmi_hakkinda.asp, 28.05.2008.

⁹³ http://www.dlh.gov.tr/kurumsal_bilgi/tarihce.htm, 28.05.2008.

2. Havacılık Alanında Yapılan Ekonomik Düzenlemeler

2.1. Havayolu Pazarına Giriş Koşulları

Türkiye’de gerçek ve tüzel kişilerin ticari hava taşımacılık faaliyetlerinde bulunmaları için Ulaştırma Bakanlığından izin almaları birinci koşuldur.⁹⁴ Buna ilaveten, yine Ulaştırma Bakanlığından işletme ruhsatı alınması gerekmektedir.⁹⁵

Ulaştırma Bakanlığı, işletme ruhsatı vermek için teknik, idari ve mali koşulları “Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği” ile belirlemiştir.⁹⁶ Söz konusu yönetmelik çerçevesinde, ticari faaliyette bulunacak işletmeciler için temel **mali koşullar** kısaca şöyle açıklanabilir:

- Koltuk kapasitesi yirmi ve daha fazla olan hava araçlarına sahip işletmelerin iştigal konusunun, **havacılık ve havacılıkla bağlantılı** işler olması,
- İç ve/veya dış hatlarda **tarifeli** seferler düzenleyebilmek için filoda koltuk kapasitesi yüz ve daha fazla olan uçaklardan mülkiyet veya kiralık olmak üzere **en az beş adet uçağın** Türk Sivil Havaaracı Sicilinde adlarına kaydedilmiş olması,
- İç ve/veya dış hatlarda **tarifersiz** seferler düzenleyebilmek için filoda koltuk kapasitesi yüz ve daha fazla olan uçaklardan mülkiyet veya kiralık olmak üzere **en az üç adet uçağın** Türk Sivil Havaaracı Sicilinde adlarına kaydedilmiş olması,
- Uçak adetine göre belirlenmiş sermayeye sahip olması,
- Diğer taraftan, hisselerinin en az %51’inin nama yazılı olması, işletmeyi idare ve temsil etmeye yetkili olanların **çoğunluğunun Türk vatandaşı olması** ve işletme ana sözleşmesine göre çoğunluk hissesinin Türk ortaklarda bulunması gerekmektedir.

Özel havayollarının kurulup sayılarının artması, THY tekelinin kırılarak rekabet ortamının doğması, THY’de modernizasyon ve standardizasyon çalışmalarının başlaması ve filosunu büyüterek dış hatlara yönelmesi, 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun olumlu sonuçlarındandır. Kanundan sonraki ilk

⁹⁴ 2920 Sayılı 14 Ekim 1983 tarihli Türk Sivil Havacılık Kanunu , Madde 18.

⁹⁵ 2920 Sayılı 14 Ekim 1983 tarihli Türk Sivil Havacılık Kanunu , Madde 19.

⁹⁶ “Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY - 6 A)”, 01.06.2007 tarih ve 26539 sayılı Resmi Gazete yayınlanarak yürürlüğe girmiştir (revize).

yirmi yıllık süreçte, İstanbul Hava Yolları hem iç hem dış hatlarda seferler yaparken, diğer Türk özel sektör hava taşıyıcıları sadece dış hatlarda tarifersiz seferler düzenlemişlerdir.

1998 yılında dış hatlarda THY'den daha fazla yolcu taşıyan özel Türk işletmelerinin (THY:%22, özel Türk tescilli havayolu işletmeleri:%33, yabancı tescilli havayolu işletmeleri: %45)⁹⁷ iç hatlarda gelişemeyişinin en büyük nedeni 12 Ocak 1996 tarihinde SHGM tarafından alınan karardır. Söz konusu karar iç hatlarda THY lehine koruyucu önlemler içermekteydi. İstanbul Hava Yollarının seferlerini durdurmasıyla birlikte THY tekrar iç pazarda rekabet ortamından uzak olarak seferler düzenlemeye başlamıştır.

Söz konusu kararın iç hatlarda rekabeti önlediği, verimliliği azalttığı, pazara yeni taşıyıcıların girmesini önlediği ve bilet fiyatlarının yüksek kalmasına neden olduğu söylenebilir. 2003 yılı Ekim ayında Ulaştırma Bakanlığı tarafından özel havayolu işletmelerine iç hatlarda yeniden tarifeli sefer yapma imkanı sağlanması, sektör açısından önemli gelişmelere yol açmıştır. Sektörde iş imkanlarının artmasından, bilet ücretlerindeki düşüşe, taşınan yolcu sayısının artmasından, havayolları filolarının genişlemesine kadar olumlu etkilerden söz etmek mümkün hale gelmiştir.

Şekil - 10 ile Şekil - 11'in karşılaştırılması, Türkiye'de iç hatların yeniden serbestleşmesinin olumlu etkilerini ortaya koymaktadır.

2.2. Ücret Tarifeleri

2920 sayılı Kanunun 25. Maddesi⁹⁸ 19 Nisan 2001 tarih ve 4647 sayılı "Türk Sivil Havacılık Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun"⁹⁹ ile değiştirilerek, havayollarına ücret tarifelerini belirlemeleri hususunda serbestlik tanımıştır. Yenilenen kanun ile fiyatların devlet tarafından onaylanma şartı ortadan kaldırılmış ve sektör daha rekabetçi bir konuma gelmiştir.

⁹⁷ DPT, a.g.e., s. 44.

⁹⁸ Değiştirilen 25. Madde: "Ruhsat sahibi; kur uygulamaları hariç olmak üzere uçuş ve ücret tarifelerini, Ulaştırma Bakanlığının onayını almadan ve asgari 15 gün önce üçüncü kişilere duyurmadan yürürlüğe koyamaz."

⁹⁹ Yenilenen Hali: "Ruhsat sahibi, ücret tarifeleri ile birlikte uygulama tarihini ticari, mali ve ekonomik koşullara uygun olarak belirler ve yürürlüğe koymadan üç gün önce üçüncü kişilere duyurur."

2.3. Yer Hizmetleri

Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliğinin¹⁰⁰ amacı, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 44'üncü maddesi gereğince, havaalanları yer hizmetlerinin uluslararası seviyede yapılmasını sağlamak, uygulanacak usul ve esasları düzenlemek ve bu hizmetlerle ilgili ücret tarifelerini belirlemektir. Havaalanları yer hizmetleri türleri; Temsil, Yolcu Trafik, Yük Kontrolü ve Haberleşme, Ramp: Ramp, kargo ve posta, uçak temizlik, birim yükleme gereçlerinin kontrolü, Uçak Hat Bakım: Uçak hat bakım, yakıt ve yağ, Uçuş Operasyon, Ulaşım, İkram Servis, Gözetim, Yönetim, Uçak Özel Güvenlik Hizmet ve Denetimi şeklinde gruplandırılmaktadır.

Türkiye'de havaalanları yer hizmetleri, SHY-22 olarak adlandırılan yönetmelikle serbestleşmiştir. Havayolları açısından önemli maliyetleri içeren yer hizmetleri rekabet açısından büyük önem taşımaktadır. Söz konusu yönetmelik, Türkiye'deki havaalanlarında en fazla sayıda hizmet sunabilecek yer hizmeti kuruluşlarını belirlemektedir.

Yer hizmetleri sağlayacak kuruluşlar iş yapma alanlarına göre gruplandırılmıştır. Örneğin "A Grubu Çalışma Ruhsatı" olan bir işletme, yukarıda açıklanan havaalanları yer hizmet türlerinin tamamı veya en az yolcu trafik, yük kontrolü ve haberleşme, ramp, kargo ve posta, uçak temizlik, birim yükleme gereçlerinin kontrolü için en az üç uluslararası trafiğe açık havaalanında teşkilatlanması gerekmektedir.¹⁰¹

2.4. Havaalanı Slot Tahsisi

Bağımsız bir birim tarafından yerine getirilmesi şart olan slot tahsisi uygulamaları, 1991 yılında THY Slot Koordinatörlüğü ve DHMİ Atatürk Slot Koordinatörlüğü Merkezince gerçekleştirilmeye başlamıştır. THY'nin söz konusu uygulamada görev alması, hem yerli özel havayolları hem de Türkiye'ye sefer yapan yabancı havayolları açısından sakınca oluşturduğu için 31.08.2006 (revize) tarihinde Ulaştırma Bakanlığınca "Slot Uygulama Prensipleri Talimatı" onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

¹⁰⁰ "Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22)" 28 Ağustos 1996 tarih ve 22741 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

¹⁰¹ SHY-22, 4. Madde, (g) bendi.

İlgili Talimat çerçevesinde SHGM tarafından bir Slot Koordinatörü tayin edilmekte ve oluşturulan Slot Talep Değerlendirme Komisyonu temsilcilerine danışarak görevini yürütmektedir. Slot Talep Değerlendirme Komisyonu; ilgili terminal işleticisi, hava limanını üs olarak kullanan yerli havayolu işletmeleri ve yer hizmetleri kuruluşlarından meydana gelmektedir. Söz konusu düzenlemeyle, hava taşımacılık sektöründe adil rekabete katkı sağlanmış ve açıklık açısından mesafe kaydedilmiştir.

2.5. Yap İşlet Devret Modeli

Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret (YİD) Modeli Çerçevesinde Yaptırılması hakkında 1994 yılında çıkarılan Kanun,¹⁰² sivil havacılık alanında ilk defa 1998 yılında Antalya Hava Limanı Dış Hatlar Terminali için uygulanmıştır. Bu Kanunun amacı kamu kurum ve kuruluşlarınca (kamu iktisadi teşebbüsleri dahil) ifa edilen, ileri teknoloji ve yüksek maddi kaynak gerektiren bazı yatırım ve hizmetlerin, YİD Modeli çerçevesinde yaptırılmasını sağlamaktır.

Söz konusu kanun bir çok sektörün yatırım ve hizmetlerin yaptırılması, işletilmesi ve devredilmesi konularında, YİD Modeli çerçevesinde sermaye işletmelerinin veya yabancı işletmelerin görevlendirilmesine ilişkin usul ve esasları kapsar. Bu sektörler içerisinde ulaştırmanın çeşitli alt dallarının yanı sıra havaalanları da bulunmaktadır.

Türkiye’de YİD Modeli çerçevesinde, havaalanlarının kapasiteleri arttırılmış, teknolojileri yenilenerek çağdaş ve her türlü hizmeti veren terminal binaları hizmete kazandırılmıştır. Bugün itibariyle iç ve dış hatlar açısından en yoğun trafiğe sahip olan Türk hava limanlarının terminal binaları söz konusu model ile işletilmeye başlanmıştır:

- 1998 yılında Antalya Hava Limanı Birinci Dış Hatlar Terminali,
- 2000 yılında Atatürk Hava Limanı Dış Hatlar Terminali,
- 2005 yılında Antalya Hava Limanı İkinci Dış Hatlar Terminali,
- 2006 yılında Adnan Menderes Hava Limanı Dış Hatlar Terminali,

¹⁰² “3996 Sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun”, 13 Haziran 1994 tarih ve 21959 sayılı Resmî Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

- 2006 yılında Esenboğa Hava Limanı İç ve Dış Hatlar Terminali ile Katlı Otoparkı,
- 2006 yılında Dalaman Hava Limanı Dış Hatlar Terminali.

Sivil havacılık alanında görülen olumlu sonuçları nedeniyle Türkiye’de YİD Modellerine devam edilmektedir. Hava taşımacılığı sektöründe halihazırda ihaleleri gerçekleştirilen ve yapımına devam edilen başka projeler de bulunmaktadır.

2.6. Devlet Yardımları

Türkiye’de hava taşımacılığı sektöründeki devlet yardımlarını uçak satın alımları ve havaalanı inşaatları olarak iki sınıfta ele almak mümkündür. Uçak satın alımları açısından söz konusu desteğe THY açısından bakılabilir. Ancak mevcut durumda THY’nin %51 hissesinin özel sektöre ait olduğu gerçeğinden yola çıkılırsa, uçak alımlarında devletin garantör olma durumu ortadan kalkmıştır.

Havaalanı inşaatları ise, ikisi de kamu kuruluşu olan DHMİ ve DLH tarafından yapılabilmektedir. DHMİ YİD Modeli ile büyük çapta havaalanı terminalleri inşaatı gerçekleştirirken, ihale yöntemi rekabet kuralları çerçevesinde gerçekleşmektedir. YİD Modeli için Hazine garantisi sağlanmadığından, bu alandaki projelerin finansmanı rekabete aykırı bir durum teşkil etmemektedir. DHMİ küçük çaptaki havaalanı inşaatları için kendi kaynaklarını kullanırken, DLHİ söz konusu inşaatlar için henüz yabancı kaynaklar yoluyla yapım üstlenmemektedir.

3. Teknik Alanda Yapılan Düzenlemeler

3.1. Havacılık Emniyeti

Türkiye’nin ICAO ve ECAC üyelikleriyle birlikte 2001 yılından beri JAA’ye tam üye olması, havacılık emniyeti alanında AB ile müzakerelerde önemli avantajlar sağlamaktadır. Söz konusu havacılık kurum ve kuruluşlarına üye olunması nedeniyle yapılan bir takım düzenlemelerin 3 Ekim 2005 tarihinden önce, yani tam üyelik müzakereleri başlamadan evvel yapılmış olması, hava taşımacılık alanındaki müzakerelerin Türkiye açısından hızlı bir şekilde

tamamlanmasına neden olacaktır. Türkiye’de havacılık emniyeti alanında yapılan düzenlemeler şöyle sıralanabilir:

Havayolu İşletmelerinin Lisanslandırılması: “Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik”,¹⁰³ iç ve dış hatlarda tarifeli veya tarifersiz seferlerle ücret karşılığında yolcu veya yük taşımak üzere kurulmuş veya kurulacak kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve tüzel kişilere ait işletmelerin ticari hava taşımacılık faaliyetleri sırasında uyması gereken **teknik**, idari ve mali esaslar ile bu işletmelerde bulunacak yönetici ve teknik personelin nitelik ve sorumluluklarına ilişkin usul ve esasları düzenlemektedir.

Bu Yönetmelik; ticari hava taşımacılığı yapmak için gereken izin ve işletme ruhsatı verilmesi ile ruhsat sahibi işletmelerin faaliyetlerinde uymak zorunda bulunduğu usul ve esasları kapsamaktadır. 2920 ve 5431 sayılı Kanunlara dayanılarak, Şikago Konvansiyonu ile Geçici Sözleşmesi ve bunların Eklerinin Onanması Hakkında Kanun ve JAA tarafından yayınlanan JAR OPS 1 ve 3’e paralel olarak hazırlanmıştır. Söz konusu Yönetmelik ilk olarak 1984 yılında yürürlüğe girmiştir.¹⁰⁴

Sektörde Çalışanların Lisanslandırılması: “Uçak Pilot Lisans Yönetmeliği”,¹⁰⁵ uçak pilotu olarak faaliyette bulunacak personelin lisans, yetki, yetkilendirme ve sertifika almalarına ilişkin usul ve esasları belirlemek için düzenlenmiştir. Söz konusu Yönetmelik, 5431 ile 2920 sayılı Kanunlara dayanılarak hazırlanmıştır.

“Havaaracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği”,¹⁰⁶ SHGM tarafından yetkilendirilmiş bakım kuruluşlarında görev alan bakım personeline aranacak nitelikler ile bu personele verilecek lisanslara ilişkin usul ve esasları düzenlemektedir. Bu Yönetmelik, 5431 ile 2920 sayılı Kanunlara dayanılarak

¹⁰³ “Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik (SHY-6A)”, 1 Haziran 2007 tarih ve 26539 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir (revize).

¹⁰⁴ “Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği”, 16 Haziran 1984 tarih ve 18433 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

¹⁰⁵ “Uçak Pilot Lisans Yönetmeliği (SHY-1)”, 06 Haziran 2006 tarih ve 26190 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

¹⁰⁶ “Havaaracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği (SHY 66-01)”, 16 Mayıs 2007 tarih ve 26524 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

hazırlanmıştır. Diğer taraftan, 7 Aralık 1944 tarihli Şikago Konvansiyonunun personel lisansları konulu bir nolu ekine ve JAA tarafından 28 Kasım 2003 tarihli havaaracı bakım personelinin lisanslandırılması konulu JAR 66'nın değiştirilerek kabulüne esas alınan kararlara paralel olarak hazırlanmıştır.

Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Dairesi Uçuş Teknisyenleri Lisans Ve Sertifika Yönetmeliği",¹⁰⁷ Türkiye dahilinde faaliyette bulunan bütün sivil uçuş teknisyenlerinin (Flight Engineer or Flight Mechanic), 1 Ocak 1973 tarihine kadar, bu Yönetmelik hükümlerine göre, muteber bir Uçuş Teknisyeni lisansına sahip olmalarını ve Ulaştırma Bakanlığınca tescil olunmalarını şart koştur.

"Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Dairesi Uçuş Harekat Uzmanı (Dispeçer) Lisans Yönetmeliği",¹⁰⁸ Türkiye dahilinde faaliyette bulunan bütün sivil uçak uçuş hareket uzmanlarının (dispeçerlerin), 1 Mayıs 1972 tarihine kadar bu Yönetmelik hükümlerine uygun olarak muteber bir lisansa sahip olmalarını ve Ulaştırma Bakanlığınca tescil edilmelerini mecbur kılmıştır.

Kaza-Kırım Soruşturmaları: "Sivil Hava - Araç Kazaları Soruşturma Yönetmeliği",¹⁰⁹ 2920 sayılı Kanununun 13. Maddesine göre sivil hava - araçlarının sebep olduğu ve karşılaştığı kaza ve olayların; bildirilmesi, soruşturulması, incelenmesi, sonuçlarının belirlenmesi ve rapor edilmesi ile ilgili her türlü faaliyetleri düzenlemek amacıyla çıkarılmıştır. Bu Yönetmelik; hava aracının sahibini, işletmecisini, imalatçısını, havaalanı işletmecisini, mahalli mülki idare amirlerini, kazanın meydana geldiği ülkenin sivil havacılık otoritesi ve ilgili ünitelerini, hava aracının tescil edildiği ve imal edildiği ülkelerin sivil havacılık otoritesi ve ünitelerini kapsamaktadır.

Türk hava sahasında meydana gelen kaza ve olayların soruşturulmasının başlatılması ve yürütülmesi Ulaştırma Bakanlığı tarafından görevlendirilen Soruşturma Kurulunca yapılmaktadır. Yabancı ülke hava araçlarının Türk hava sahasındaki kazalarının soruşturulmasında ICAO Ek-13'ün 5. Kısmında belirtilen

¹⁰⁷ "Ulaştırma Bakanlığı Sivil havacılık Dairesi Uçuş Teknisyenleri Lisans Ve Sertifika Yönetmeliği (SHD:T-43)" 10 Ocak 1972 tarih ve 14068 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

¹⁰⁸ "Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Dairesi Uçuş Harekat Uzmanı (Dispeçer) Lisans Yönetmeliği (SHD: T-44)", 10 Ocak 1972 tarih ve 14068 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

¹⁰⁹ "Sivil Hava - Araç Kazaları Soruşturma Yönetmeliği (SHY - 13)", 31 Aralık 2005 tarihinde kabul edilmiştir.

esaslar uygulanmaktadır.

Teknik Düzenlemeler ve İdari Prosedürler (Onaylı Bakım Kuruluşları): “Onaylı Bakım Kuruluşları Yönetmeliği”,¹¹⁰ ticari hava taşımacılığında kullanılan her türlü hava aracına ve/veya parçasına bakım yapmak için kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve tüzel kişilere ait işletmelerin bakım kuruluşu olarak yetkilendirilmesi ve faaliyetlerine ilişkin usul ve esasları düzenlemektedir.

JAA’ye tam üye olan ülkeler, ilgili JAR kapsamında ortak teknik gereklilikler ve idari prosedür uyarınca tasarlanan, üretilen ve işletilen ürünleri ek bir teknik gereksinim veya değerlendirme istemeksizin tanımakla yükümlüdürler. Örneğin SHGM, JAR 145’e uyum sağlamak amacıyla bu kapsamda SHY-145 Yönetmeliğini düzenlemiştir.

Havaaracı Bakım Eğitimi Kuruluşları: “Havaaracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliği”,¹¹¹ havaaracı bakım teknisyeni lisansı alacak personele verilecek eğitimleri ve sınavları gerçekleştirmek üzere yetki talep eden kuruluşların yetkilendirilmeleri ile uymaları gereken usul ve esasları düzenlemek amacıyla çıkarılmıştır. Söz konusu Yönetmelik, 2920 sayılı Kanuna dayanılarak, 7 Aralık 1944 Şikago Konvansiyonunun personel lisansları konulu bir nolu ekine ve 28 Kasım 2003 tarihli Havaaracı Bakım Eğitimi Kuruluşu başlıklı EASA Bölüm 147’ye paralel olarak hazırlanmıştır.

Havaalanı Yapım, İşletim ve Sertifikalandırma: “Havaalanı Yapım, İşletim ve Sertifikalandırma Yönetmeliği”,¹¹² sivil havaalanlarının, 2920 sayılı Kanun, ICAO tarafından yayımlanan EK-2, 3, 9, 10, 11, 14, 15, 17 ve ECAC tarafından yayımlanan Doküman 30’da belirlenen standartlarda yapımı, işletimi ve sertifikalandırılması ile ilgili esasları belirlemek için düzenlenmiştir.

Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Bakım Sistemi: “Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Bakım Sistemi Yönetmeliği”,¹¹³ ticari hava taşımacılığı yapan

¹¹⁰ “Onaylı Bakım Kuruluşları Yönetmeliği (SHY-145)”, 09 Temmuz 2004 tarih ve 25517 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

¹¹¹ “Havaaracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliği (SHY-147)”, 30 Nisan 2006 tarihinde kabul edilmiştir.

¹¹² “Havaalanı Yapım, İşletim ve Sertifikalandırma Yönetmeliği (SHY-14A)”, 14 Mayıs 2002 tarih ve 24755 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

¹¹³ “Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Bakım Sistemi Yönetmeliği (SHY-M)”, 19 Ağustos 2004 tarih ve 25558 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

işletmecilerin, bünyelerinde bulunan hava araçlarının uçuşa elverişliliğini korumak için kurmaları gereken bakım sistemi konusunda usul ve esasları belirlemek amacıyla düzenlenmiştir.

Sivil Hava Vasıtalarının Tescil Edilmesi: “Sivil Hava Vasıtaları Tescil Yönetmeliği”¹¹⁴ Türkiye Cumhuriyeti hava sahasında faaliyette bulunan bilumum sivil hava araçlarının bir Devlet sivil hava araçları sicilinde tescil edilmiş olmasını şart koşturmaktadır. Bir sivil hava aracının Ulaştırma Bakanlığınca tescil edilebilmesi için :

- Ulaştırma Bakanlığınca uçuşa elverişli kabul edilmesi,
- Başka bir devletin sicilinde kayıtlı olmaması, eğer tescil edilmiş ise oradan kaydının silinmiş olduğuna dair belgenin ibraz edilmesi,
- Türk vatandaşlarının, Türk kanunları uyarınca kurulup hükmi şahsiyeti haiz olan teşekkül, müessese, dernek ve tesislerin veya Türk amme ve idare müesseselerinin veya ticari işletmelerin malı olması, gerekmektedir.

Uçucu Ekip Uçuş Görev ve Dinlenme Sürelerinin Belirlenmesi: “Uçucu Ekip Uçuş Görev ve Dinlenme Süreleri ile Uygulama Esasları Talimatı”¹¹⁵ uçuş emniyetinin sağlanması için, Türk tescilli hava araçlarında görev yapacak uçucu ekipler ile havacılık işletmelerinin uyması zorunlu uçuş görev ve dinlenme sürelerine ilişkin esas ve usuller ile sınırlamaları belirlemek ve bu konudaki faaliyetleri düzenlemek için çıkarılmıştır.

Bu Talimat, 3348 ve 2920 sayılı Kanunlar ile SHY-6A, SHY-6B, ICAO Ek-1 Personel Lisansları ve ICAO Ek-6 düzenlemelerinin ilgili maddeleri esas alınarak hazırlanmıştır.

Uçuşa Elverişlilik Sertifikası Verilmesi: “Uçuşa Elverişlilik Sertifikası Verilme ve/veya Temdit Edilmesi”¹¹⁶ ile ilgili Talimatın amacı, satın alma veya kiralama yoluyla, Türk Uçak Siciline kaydedilecek sivil hava araçlarına uçuşa elverişlilik sertifikası verilme ve/veya temdit edilme esasları ile genel hususlarını

¹¹⁴ “Sivil Hava Vasıtaları Tescil Yönetmeliği (SHD-T.34)”, 2 Şubat 1967 tarih ve 12611 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

¹¹⁵ “Uçucu Ekip Uçuş Görev ve Dinlenme Süreleri ile Uygulama Esasları Talimatı (SHT-6A.50 Rev. 04), SHGM tarafından 7 Haziran 2005 tarihinde düzenlenmiştir.

¹¹⁶ “Uçuşa Elverişlilik Sertifikası Verilme ve/veya Temdit Edilme Düzenlemeleri Talimatı”, SHGM tarafından 9 Ocak 2001 tarihinde düzenlenmiştir.

belirlemektir. Söz konusu talimat, Türk Uçak Siciline kayıtlı ve/veya kaydedilecek tüm sivil hava araçlarını kapsamaktadır.

3.2. Havacılık Güvenliği

Türkiye ICAO ve ECAC üyelikleri nedeniyle, havacılık güvenliği alanında bu kuruluşlarca yapılan düzenlemeleri uygulamakla yükümlüdür. ICAO Doc. 8973¹¹⁷, EK 9 (Kolaylıklar) ve EK 17 (Güvenlik) hükümleri çerçevesinde çalışmalar uluslararası düzeyde yürütülmektedir.

Ayrıca, ECAC tarafından düzenlenen Doküman 30¹¹⁸ hükümleri, Türkiye tarafından tatbik edilmektedir. Söz konusu Doküman, AB Parlamentosu ve Konseyin düzenlediği 2320/2002 sayılı Tüzük ile paralel düzenlemeler içermektedir.

3.3. Tek Avrupa Sahası İle İlgili Düzenlemeler

Tek Avrupa Sahasının oluşturulması için AB’de yapılan düzenlemeler, SHGM koordinasyonunda Genel Kurmay Başkanlığı, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Dışişleri Bakanlığı ve DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından görevlendirilen teknik bir ekip tarafından takip edilmekte ve gerekli çalışmalar yürütülmektedir. Ayrıca, ECAC ve EUROCONTROL üyeliğimiz aracılığıyla da yakından takip edilmektedir.

Buna ilaveten, aşağıdaki yönetmeliklerin hava trafiğinin emniyetli işlenmesine olumlu katkılar sağladığını, dolayısıyla Tek Avrupa Sahası için atılması gereken adımlar olduğunu belirtmek mümkündür:

“Hava Trafik Kontrol Hizmetleri Personeli Lisans ve Derecelendirme Yönetmeliği”,¹¹⁹ hava trafiğinin emniyetli, düzenli ve hızlı akışını temel alan hava trafik kontrol hizmetlerinin etkinliği, Türkiye hava sahası, hava liman ve meydanlarında çalışmakta olan sivil hava trafik kontrol hizmetleri personelinin sahip olması gereken sağlık, eğitim ve uzmanlık şartlarının belirlenmesine, lisans, sertifika ve derecelerinin verilmesine, muhafaza edilmesine, yenilenmesine, süreli

¹¹⁷ ICAO Doc. 8973, Seventh Edition of the Security Manual.

¹¹⁸ ECAC Policy Statement In the Field of Civil Aviation Facilitation, ECAC Doc. No.30 (Part I), 10th Edition, December 2006.

¹¹⁹ “Hava Trafik Kontrol Hizmetleri Personeli Lisans ve Derecelendirme Yönetmeliği (SHY 65-01)”, 31 Ocak 2007 tarih ve 26420 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

olarak askıya alınmasına veya süresiz olarak iptal edilmesine ilişkin esasların düzenlenmesi ve emniyet standartlarının muhafaza edilerek geliştirilmesini sağlamak amacıyla hazırlanmıştır.

Hava trafik kontrol hizmetlerini düzenleyici, hava seyrüsefer hizmet sağlayıcı kuruluş ile hava trafik kontrol hizmetlerinde görevli personeli ve diğer ilgili kişi, kurum ve kuruluşları kapsayan yönetmelik, 5431 ile 2920 sayılı Kanunların ilgili maddelerine dayanılarak ve ICAO Şikago Sözleşmesinin 1 inci eki ve EUROCONTROL Teşkilatı tarafından yayımlanan ESARR-5 Hava Trafik Kontrolörleri Avrupa Lisanslandırma düzenlemesine paralel olarak, hazırlanmıştır.

“Hava Trafik Emniyeti Elektronik Personeli Sertifika ve Lisans Yönetmeliği”,¹²⁰ hava trafiğinin emniyetli, düzenli ve hızlı akışını temel alan hava trafik emniyeti elektronik hizmetlerinin, Türkiye hava sahası içinde, hava liman ve meydanlarında, teknik alt yapısının planlanması, işletilmesi ve bakımını sağlamakla yükümlü emniyetle ilgili operasyonel görevleri yürüten tüm teknik personelin sahip olması gereken sağlık, eğitim şartlarının belirlenmesi, sertifika, lisans ve derecelerinin verilmesi, muhafaza edilmesi, yenilenmesi, süreli veya süresiz olarak iptal edilmesine ilişkin esaslarını düzenlemek için çıkarılmıştır.

Bu Yönetmelik, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü, hizmet sağlayıcı kuruluş olarak, hizmet verdikleri hava meydanı ile sınırlı olmak üzere, Ulaştırma Bakanlığınca havacılık teknik hizmeti sağlama yetkisi verilmiş ATSEP¹²¹ istihdam eden kurum ve kuruluşları ve ATSEP’i kapsamaktadır. Tablo - 7’de Türkiye’de ekonomik ve teknik alanda yapılan düzenlemeler görülmektedir.

4. Diğer Düzenlemeler

4.1. Sigorta Zorunluluğu

Sigorta konusu ile ilgili olarak iki adet yönetmelik düzenlenmiştir. Birincisi; “Türk Hava Sahasında Uçuş Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava

¹²⁰ “Hava Trafik Emniyeti Elektronik Personeli Sertifika ve Lisans Yönetmeliği”, 31 Ocak 2007 tarih ve 26420 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

¹²¹ ATSEP: Hava trafik yönetimi dahilinde bulunan haberleşme, seyrüsefer, radar ve bilgi işlem sistemlerinin çalıştırılması ve bakımından sorumlu teknisyen, tekniker ve mühendis olarak lisanslı ve bu lisansa işlenmiş derece veya derecelerin verdiği yetkiler dahilinde doğrudan hizmet veren kişidir.

Araçlarının Yaptırması Gereken **Üçüncü Şahıs Malî Mesuliyet** Sigortası Yönetmeliği”¹²² olup, 14 Ekim 1983 tarih ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 140. Maddesine dayanılarak Devlet Bakanlığı (Hazine Müsteşarlığından Sorumlu) ile Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanmıştır. Söz konusu Yönetmelik, Türk hava sahasında uçuş gerçekleştiren Türk Sivil Havaaracı Siciline kayıtlı hava araçları ile yabancı sivil hava araçlarını işletenlerin, üçüncü şahıslara verebilecekleri zararlara karşı yaptırımları gereken sigortanın usul ve esaslarını belirlemek için düzenlenmiştir.

İlgili Yönetmelik, Türk hava sahasını kullanan yerli ve yabancı hava araçlarının üçüncü şahıslara vereceği zararları teminat altına alan malî mesuliyet sigortasını yaptıracak kişileri, teminat altına alınacak riskleri, azami kalkış ağırlığı itibarıyla hava araçlarının sahip olması gereken asgari teminat tutarını ve sigortanın yaptırılmamış yada yaptırılıp geçersiz hale gelmiş olması durumlarında uygulanacak yaptırımları kapsamaktadır.

İkinci Yönetmelik ise 15 Kasım 2006 tarihinde Devlet Bakanlığı (Hazine Müsteşarlığından Sorumlu) ile Ulaştırma Bakanlığı tarafından, 14 Ekim 1983 tarih ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 132. Maddesine dayanılarak hazırlanan “Türk ve Yabancı Sivil Hava araçları **Mali Mesuliyet** Sigortası Yönetmeliği”dir.¹²³ Bu Yönetmeliğin amacı, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde herhangi bir noktaya iniş yapan veya herhangi bir noktadan kalkış yapan Türk Sivil Havaaracı Siciline kayıtlı hava araçları ile yabancı sivil hava araçlarını işletenlerin; yolcuya, bagaja, yüke ve postaya verebilecekleri zararlara karşı yaptırımları gereken sigortaya ilişkin usul ve esasları belirlemektir.

Bu Yönetmelik, sivil hava araçlarının işletenleri tarafından yapılması gerekli; havaaracında bulunduğu süre içinde veya iniş veya biniş esnasında meydana gelen bir kaza sonucunda yolcuya; havaaracında, havaalanında veya havaalanı dışına inilmesi halinde inilen yerde taşıyıcının muhafaza ve nezareti altında bulunduğu sırada bagaj, yük ve postaya gelebilecek zararları teminat altına alan malî mesuliyet sigortasını, sigortanın asgari teminat tutarlarını, sigortanın

¹²² “Türk Hava Sahasında Uçuş Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçlarının Yaptırması Gereken Üçüncü Şahıs Malî Mesuliyet Sigortası Yönetmeliği”, 15 Kasım 2005 tarihinde hazırlanmıştır.

¹²³ “Türk ve Yabancı Sivil Hava araçları Mali Mesuliyet Sigortası Yönetmeliği”, 15 Kasım 2006 tarihinde çıkarılmıştır.

yaptırılmamış yada yaptırılıp da geçersiz hale gelmiş olması durumlarında uygulanacak yaptırımları kapsamaktadır.

4.2. İstatistiksel Verilerin Toplanması

“Sivil Havacılık İstatistik Bilgiler Yönetmeliği”,¹²⁴ 2920 sayılı Kanuna göre, sivil havacılık sahasında faaliyet gösteren tüm kuruluşların Ulaştırma Bakanlığına vermek zorunda buldukları istatistiksel bilgilerin kapsamı, veriliş tarihleri ile ilgili esas ve usulleri düzenlemek amacıyla 1 Nisan 1999 tarihinde çıkarılmıştır. Ulaştırma Bakanlığınca hazırlanan söz konusu Yönetmelik, bünyesinde havaaracı bulunan, ticari hava taşıma işletmeleri, genel uçak işletmeleri, uçakla zirai ilaçlama işletmeleri ile havaalanı işletmecilerini kapsamaktadır.

4.3. Çevresel Önlemler

ICAO Annex 16 Vol. 1 Chap. 3 standardını sağlamayan uçaklar, SHT-36-1A numaralı Talimat¹²⁵ ve ECAC 14/2 kararı uyarınca 1 Nisan 2002 tarihinden itibaren Türk tescilinden düşürülmüştür. Standartlara uymayan uçakların Türkiye’ye girişi Ticari Hava taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A) ile engellenmiştir.

Diğer taraftan, ulaştırma sektörünü dolayısıyla hava taşımacılık sektörünü ilgilendiren gürültüyle ilgili başka bir düzenleme 25 Haziran 2002 tarihinde Çevre ve Orman Bakanlığınca yapılmıştır. Bu amaçla “Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği”,¹²⁶ kişilerin beden ve ruh sağlığını, huzur ve sükununu gürültü ile bozmayacak bir çevrenin geliştirilmesi için, çevresel gürültüye maruz kalmanın etkileriyle mücadele etmeye yönelik esas ve kriterleri belirlemek ve bu kriterlerin gürültü kaynakları bazında uygulanması için düzenlenmiştir.

1 Mayıs 2003 tarih ve 4856 sayılı Çevre ve Orman Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun’un 9. Maddesinin 1. fıkrasının (b) bendi ile 9

¹²⁴ “Sivil Havacılık İstatistik Bilgiler Yönetmeliği (SHY-25)”, 1 Nisan 1999 tarihinde çıkarılmıştır.

¹²⁵ “SHT-36-1A numaralı Talimat”, 1 Nisan 2002 tarihinde çıkarılmıştır.

¹²⁶ “Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği”, 25 Haziran 2002 tarihinde kabul edilmiştir.

Ağustos 1983 tarih ve 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun 14. Maddesine dayanılarak hazırlanan söz konusu Yönetmelik; çevresel gürültüye maruz kalma düzeylerinin belirlenmesi, konu ile ilgili kamuoyunun bilgilendirilmesi, gürültüyü önleme ve azaltmaya yönelik çalışmaların yapılması amacıyla hazırlanmıştır. Tablo - 8'de Türkiye'de yapılan teknik ve muhtelif alanlarda yapılan düzenlemeler görülmektedir.

5. Havacılık Dış Politikası

Türkiye uluslararası sivil havacılık ilişkilerini ikili ve çok taraflı anlaşmalar vasıtasıyla yürütmektedir. Söz konusu anlaşmaların müzakereler yoluyla parafe edilmesi ve imzalanmasından SHGM sorumludur. Anlaşmalar öncesi hazırlıklar ile müzakereler esnasında ilgili kurum ve kuruluşların koordine edilmesi de SHGM tarafından yerine getirilmektedir.

İkinci Dünya Savaşından sonraki düzende hem bölgesel hem de uluslararası yeni havacılık kuruluşları ortaya çıkarken, ülkeler arasındaki hava taşımacılık seferleri, ikili hava ulaştırma anlaşmaları (İHUA) yoluyla karşılıklı olarak yapılmaya başlanmıştır. Bu çerçevede ilk anlaşma 1946 yılında ABD ile Birleşik Krallık arasında yapılırken, Türkiye aynı yıl Birleşik Krallık ile ilk İHUA'sını imzalamıştır. İHUA ve Ek'leri, iki ülke arasında yapılacak seferlerin içeriğini belirlemektedir.

Ekonomik, teknik ve diplomatik hususların yer aldığı ikili anlaşmalar, trafik hakları, tayin ve işletme yetkileri, kapasite, rekabet, sahiplik ve yönetim, uçuş ve ücret tarifeleri gibi hükümleri içermektedir. Mali ve gümrükleri ilgilendiren hususların yanı sıra, uçuş emniyeti ve havacılık güvenliği gibi teknik konularda uyulması gereken standartlar belirlenmektedir.

Dünyadaki gelişmelere paralel olarak gittikçe serbestleşmeye başlayan İHUA'lar, gelişmekte olan ülkelerde bir takım kısıtlayıcı ekonomik hükümlere tabi tutulmaktadır. Uçuş emniyeti ve havacılık güvenliğinden taviz vermeden liberal hükümler içeren anlaşmalar ise gelişmiş ülkelere daha çok tercih edilmektedir. Tamamıyla liberal hükümler içeren Açık Semalar ABD tarafından tercih edilirken, AB önceki bölümlerde belirtildiği üzere ikili havacılık anlaşmaları için AB Komisyonuna tam yetki vermiştir.

Türkiye özellikle 1980'lerden sonra dış dünya ile olan bağlarını genişletmeye başlamış, turizm sektörüne yapılan yatırımlar ve ekonomideki gelişmelerle birlikte İHUA yaptığı ülke sayısını da artırmıştır. 1990'lı yıllarda Orta Asya Türk Cumhuriyetlerini ilk tanıyan ülke olarak, bu ülkelerle İHUA'lar imzalamış ve seferlere başlamıştır. 2000'li yılların başından itibaren anlaşmalardaki kısıtlayıcı hükümler azaltılarak daha serbest hükümlere yer vermeye başlanmıştır. 2008 yılı Temmuz ayı itibariyle Türkiye'nin 90 ülkeyle İHUA'sı bulunmaktadır.¹²⁷ Söz konusu ülkeler Tablo - 9'da gösterilmektedir.

Türkiye'nin ikili ilişkilerinin güçlü olduğu ülkelerle yaptığı İHUA'ların temel özelliği serbest hükümler içermesidir. Dış ticaret hacminin yüksek, turizm ilişkilerinin yoğun olduğu ülkelerle, İHUA'ların serbestleşme oranında paralellik bulunmaktadır. Örneğin Almanya, Rusya ve İngiltere gibi turizm ilişkilerinin yoğun olduğu ülkelerle Türkiye arasındaki İHUA'lar oldukça liberal hükümler içermektedir. Buna paralel olarak, 2006 yılı verilerine göre Türkiye ihracatının %51.6'sının Avrupa Birliği ülkelerine yapılması, ithalatının %39.3'ünün ise yine bu ülkelerden olması İHUA'ların serbestlik düzeyini büyük ölçüde etkilemiştir.¹²⁸ Diğer taraftan, Türkiye ile ABD arasındaki ekonomik ilişkilerin yeterli olmadığını söylemek mümkündür, ancak dış politikadaki diğer etkenler ve ABD'nin küresel gücü dikkate alındığında, Türkiye'nin "Açık Semalar" Anlaşması imzaladığı tek ülke ABD'dir.

Çok taraflı anlaşmalar açısından dış havacılık ilişkilerine bakılacak olursa, Türkiye'nin bu konuda erken hareket ettiğini gözlemek mümkündür. Sivil havacılığın anayasası kabul edilen ve ICAO'nun kurulması için karar alınan Şikago Konvansiyonu 1944 yılında imzalanırken, Türkiye 1945 yılında söz konusu anlaşmaya taraf olmuştur.¹²⁹ Diğer taraftan Avrupa'nın bölgesel havacılık organı olan ECAC'a kurucu üye olarak 1955 yılında katılan Türkiye, Eurocontrol'e 1989 yılında,¹³⁰ JAA'ye ise 2001 yılında tam üye olmuştur.¹³¹

¹²⁷ SHGM, Hava Ulaşım Daire Başkanlığı, İkili ve Çok Taraflı Anlaşmalar Müdürlüğü, 2008.

¹²⁸ T.C. Başbakanlık Türkiye İstatistik Kurumu Haber Bülteni, Dış Ticaret İstatistikleri, Sayı:212, 29 Aralık 2006.

¹²⁹ 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı, Şikago Konvansiyonunun onaylanmasına dair kanun.

¹³⁰ 02.12.1988 ve 3504 sayılı Kanun uyarınca, Türkiye 1 Mart 1989 tarihi itibariyle Teşkilata 10'uncu olarak üye olmuştur.

¹³¹ Türkiye 4 Nisan 2001 tarihinde JAA'ye tam üye olarak kabul edilmiştir.

Ayrıca, sivil havacılık ilişkilerinin geliştirilmesi ve mevcut sorunların çözüme kavuşturulması amacıyla, Karma Ekonomik Komisyonu ve Karma Ulaştırma Komisyonu toplantıları vasıtasıyla ikili görüşmeler yapılmaktadır. Bunun yanı sıra, Karadeniz Ekonomik İşbirliği ve Ekonomik İşbirliği Teşkilatı gibi Türkiye'nin üyesi olduğu bölgesel kuruluşlar vasıtasıyla diğer sektörlerle birlikte sivil havacılık konuları da gündeme gelebilmektedir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’NİN AB SİVİL HAVACILIK MÜKTESEBATINA UYUM DÜZEYİ VE AB İLE TÜRKİYE ARASINDAKİ HAVACILIK SORUNLARI

1. AB Müktesebatı Uyumuna İlişkin Raporlar

1.1. Türkiye Ulusal Programları

Türkiye, "Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı" ve "Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programının Uygulanması, Koordinasyonu ve İzlenmesine Dair Karar" ile ilgili olarak iki Ulusal Program hazırlamıştır. Birincisi; Devlet Bakanı ve Başbakan Yardımcılığı'nın 15 Mart 2001 tarihli ve 293 sayılı yazısı üzerine, Bakanlar Kurulu'nca 19 Mart 2001 tarihinde kararlaştırılmıştır. Bu program Türkiye'nin Avrupa Birliğine tam üyelik süreci içinde kısa ve orta vadede gerçekleştirilmesi öngörülen çalışmaları kapsamaktadır. Söz konusu Program, bu alanda yapılabilecek çalışmaların **genel çerçevesini** çizen yönlendirici bir nitelik taşımaktadır.

İkincisi ise Dışişleri Bakanlığı'nın 19/6/2003 tarihli ve 3276 sayılı yazısı üzerine, Bakanlar Kurulu'nca 23/6/2003 tarihinde kararlaştırılmıştır. İkinci Program, bu alanda yapılacak çalışmaların **temel esas ve unsurlarını** belirlemek amacıyla hazırlanmıştır.¹³² Söz konusu programın genel ilkeleri şu şekilde özetlenebilir:

- “Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı" Türkiye'nin Avrupa Birliğine katılım sürecinde, kısa ve orta vadede gerçekleştirilmesi öngörülen çalışmaları kapsamaktadır.
- Tüm kamu kurum ve kuruluşlarının, gerekli çalışmaları Ulusal Programda yer alan hedefler doğrultusunda ve belirlenen zamanda gerçekleştirmeleri esastır.

¹³² <http://www.abgs.gov.tr/index.php?p=59&l=1>, 11.07.2008.

- Ulusal Program, yıllık gerçekleşmeler, Katılım Ortaklığı Belgesi ve İlerleme Raporları da dikkate alınarak, Türkiye'nin ihtiyaç ve önceliklerine göre gerektiğinde güncelleştirilecektir.
- Ulusal Programda yer alan hedeflere uyum ve bunların uygulanması için gerekli finansmanın karşılanmasında öncelikle Ulusal Programda yer alan ihtiyaçlar esas alınacaktır.
- Ulusal Programda yer alan hedeflerin belirlenen takvim içerisinde yerine getirilebilmesi için gerekli çalışmaların takip ve koordinasyonu işlemlerinde Avrupa Birliği Genel Sekreterliğini (ABGS) görevlendirmektedir.
- Ulusal Programda yer alan hukuki, idari ve kurumsal düzenlemelere ait tedbirlere ilişkin gerçekleşmeler, her ayın sonunda, kamu kurum ve kuruluşları tarafından ABGS'ye bildirilecektir. Genel Sekreterlik, müteakip ayın ilk haftasında gelişmelere ilişkin olarak hazırlayacağı bir raporu Bakanlar Kuruluna arz edecektir.

Ulaştırma Bakanlığı'nın görev alanları ile ilgili koordinasyon Avrupa Birliği Koordinasyon Dairesi Başkanlığı tarafından yerine getirilmektedir. Sivil havacılık konuları SHGM tarafından takip edilip, Avrupa Birliği Koordinasyon Dairesi Başkanlığı'na düzenli bir şekilde aktarılmaktadır.

1.2. AB Komisyonu Türkiye İlerleme Raporları

Avrupa Komisyonu, 12-13 Aralık 1997 tarihli Lüksemburg Avrupa Konseyi Kararlarına dayanarak, aday ülkelerin tam üyeliğe hazırlık yolunda attığı adımları değerlendirmek üzere, Konsey ve Parlamento'ya düzenli olarak raporlar sunmaktadır. Aday ülkelerin üyelik yolunda gerçekleştirdiklerini ve gerçekleştiremediklerini anlatan; gerçekleştiremediklerini nasıl gerçekleştirmeleri gerektiği konusunda ayrıntılı bilgiler veren belgelerdir. Yapılan değerlendirmelerde, herhangi bir konuda çıkan bir yasanın, AB müktesebatına uyumlu olup olmadığı belirtilmektedir. Aday ülkeler için yılda bir defa hazırlanan karne gibidir.

İlki 1998 yılında düzenlenen İlerleme Raporlarının 1998 ve 1999 yıllarında yayınlananlarda hava taşımacılığına ilişkin kayda değer bir husus

bulunmamaktadır. 2000 yılında düzenlenen İlerleme Raporunda, Türkiye'nin havayolu ulaşımı sahasında Ortak Havacılık Yönetmeliklerine katılmaya hazırlandığı belirtilmektedir. 2001 yılında düzenlenen raporda ise hava taşımacılığı ile ilgili özel bir husus bulunmamakla birlikte, genel ulaştırma politikalarında Türkiye'nin AB müktesebatını benimseme çalışmalarını hızlandırması gerektiği ve uygulama kapasitesinin geliştirilmelisine ihtiyaç duyduğu kaydedilmiştir.

2003 yılında, bir önceki İlerleme Raporu'ndan itibaren, Türkiye'nin taşımacılığa ilişkin mevzuatını uyumlaştırma yönünde sınırlı bir ilerleme kaydettiği, Topluluk taşımacılık mevzuatı ile uyumun çok sınırlı kaldığı açıklanmıştır. 2004 yılı için, hava taşımacılığı alanında müktesebat ile uyum konusunda bir gelişme olmadığı, bazı Türk havayolu işletmelerinin İstanbul'a tarifeli iç hat seferleri başlattığı, bu şekilde iç hat tarifeli uçuşlarındaki devlet tekelinin sona ermesine katkıda bulunduğu bildirilmiştir.

2005 yılı için hava taşımacılığı müktesebatında, sınırlı bir gelişme kaydedildiği açıklanmıştır. Uçak ve helikopter pilotlarına lisans düzenlenmesine ilişkin talimatların 2005 yılı Temmuz ayında yayınlandığı ve uygulamanın müktesebat ile uyumunu teyit amacıyla izlenmesi gerektiğinin altı çizilmiştir. Onaylı Bakım Kuruluşları Uygulama Tüzüğü'nün 2004 yılı Temmuz ayında yayınlandığı, bununla birlikte Türkiye'nin müktesebata genel uyumunun sınırlı kaldığı, Ortak Havacılık Nizamnamesi ve EUROCONTROL standartlarının uygulama düzenlemelerine dönüştürülmesinde ilerleme sağlanması ve bir özerk kaza tahkikat birimi kurulması gerektiği belirtilmiştir.

2005 yılı Eylül ayında Ulaştırma Bakanlığı'nın onayıyla, uçuş hatları tahsisi (slot) eşgüdüm sorumluluğu SHGM başkanlığında, THY ile DHMİ'nin eşgüdümüyle kurulan bir komisyonun yetkisine bırakıldığı bildirilmektedir. SHGM'nin slot eşgüdüm görevini yerine getirirken tamamen Türk Hava Yolları ve SHGM'ye bağımlı olması sebebiyle, müktesebata uygunluğun izlenmesi gerektiği üzerinde durulmuştur. Türkiye'nin ulusal havayolu işletmesi olan Türk Hava Yolları'nın konumunu korumaya yönelik uygulamalarının gözden geçirilmesinin gerekli olduğu açıklanmıştır.

Yine 2005 yılı için, Kıbrıs Havayolları ile diğer Kıbrıs nakliye işletmelerinin Türk ulusal hava sahasını kullanmaları ile Türk ve Kıbrıs sivil havacılık makamları arasındaki iletişime uygulanan kısıtlamalar konularında herhangi bir ilerleme kaydedilemediği belirtilmektedir. Aday ülke olarak Türkiye'nin "Yatay Anlaşma" imzalamak konusunda Komisyon'la müzakerelere başlamasının teşvik edilmesi gerektiği, ayrıca Türkiye'nin AB üyesi devletlerle yapmış olduğu ikili sözleşmeler çerçevesinde, Topluluk hava taşıyıcılarının AB üyesi devletlerle Türkiye arasında çalışmasına izin vermesi ve Topluluk hava taşıyıcıları arasında milliyetlerine göre ayırım yapmaması gerektiği vurgulanmıştır.

2006 yılı için, havayolu taşımacılığı konularında uluslararası anlaşmaların üstlenilmesinin ilgili müktesebat uyumu ile tamamlanamadığı ve Türkiye'nin taşımacılık alanındaki kısıtlamalar da dahil olmak üzere, malların serbest dolaşımı alanındaki tüm engelleri ortadan kaldırmadığı bildirilmiştir.

2007 yılı içinse, hava taşımacılığı alanında bir ilerleme kaydedilmediği, Türkiye'nin Komisyon ile bir "Yatay Hava Taşımacılık Anlaşması" imzalamak için müzakerelere başlamadığı ve Topluluk hukukunda temel bir zorunluluk olan Topluluk tahsisini kabul etmediği açıklanmaktadır.¹³³

1.3. Ayrıntılı Tarama Raporu

3 Ekim 2005 tarihinde Türkiye ile AB arasında tam üyelik müzakereleri resmen başlamıştır. AB Mevzuatına Uyum olarak tanımlanan, AB hukuk sistemi ve politikalarına uyumlaşma anlamına gelen süreçte, müzakere edilen konu, AB'nin ortaya koyduğu düzenlemeler bütünü değil, aday ülkenin bu sisteme hangi yöntemlerle ve ne kadar süre içinde uyum sağlayacağı olmaktadır. Söz konusu müzakerelerin ne kadar süreceğine ilişkin belirli bir süreden söz etmek mümkün olmamakla birlikte, her aday ülkenin koşulları ve hazırlığı sonucunda farklı sürelerde müzakereler tamamlanmaktadır. Bu süre Avusturya, İsveç ve Finlandiya için 13 ay iken, İspanya ve Portekiz katılım müzakerelerini yedi yılda tamamlamıştır.¹³⁴

¹³³<http://www.dtm.gov.tr/dtmweb/index.cfm?action=detay&yayinID=262&icerikID=360&dil=TR>, 14.07.2008.

¹³⁴ CNN TÜRK, Türkiye - AB Müzakereleri Başladı, 4 Ekim 2005, 10:05.

Müzakere edilecek 35 başlık (fasıl) bulunmaktadır. Hava taşımacılığı Taşımacılık (Ulaştırma) Başlığı altında müzakere edilmektedir. Öncelikle her başlık için hem tanıtıcı tarama hem de ayrıntılı tarama toplantıları gerçekleştirilerek bu başlıklarda tarama süreci tamamlanmaktadır. Avrupa Komisyonu her bir müzakere başlığının taraması bittikten sonra, AB üye ülkelerine tarama raporu adı verilen bir rapor sunmaktadır. AB Komisyonu ayrıntılı tarama sırasında Türkiye'nin verdiği bilgilere dayanarak, ilgili başlıkta müzakerelere hazır olup olmadığını değerlendirerek, sonuç kısmında başlığın müzakereye açılmasını önermekte veya bunun için tamamlanması gereken ön şartları ortaya koymaktadır. AB Komisyonu'nun bu raporda yer verdiği değerlendirme ve öneriler ışığında müzakerelerinin açılıp açılmamasına karar verilmektedir.¹³⁵

Fiili müzakerelerin başlaması için tarama sürecinin 35 başlığın tümünün tamamlanmasını bekleme zorunluluğu bulunmamaktadır. Tarama sürecinde, ilgili başlığın içeriğine göre ilgili tüm kamu kurumlarının temsilcilerinden oluşan bir tarama heyeti oluşturulmaktadır. İlk olarak tanıtıcı tarama toplantısında, Komisyon yetkilileri ilgili başlıkta AB müktesebatı ve uygulamalarını tanıtacaklardır. Bunu müteakip ayrıntılı tarama toplantısında Türkiye'nin ilgili başlıktaki müktesebatı kabule hazır olup olmadığı, müktesebata uygun kanunları kabul edip etmediği, henüz edilmediyse bunun için nasıl bir takvim öngörüldüğü, müktesebatı uygulamak için gerekli idari yapıya sahip olunup olunmadığı, eğer değilse, bu yapıların ne zaman oluşturulacağı hakkında detaylı bilgi verilerek, Komisyon'un soruları cevaplanmaktadır.

Hava taşımacılık konularının bağlı olduğu Taşımacılık Başlığı için tanıtıcı tarama 26 Haziran 2006 tarihinde AB Komisyonu temsilcileri tarafından Brüksel'de Türk Heyetine sunulmuştur. Ayrıntılı tarama ise 28 Eylül 2007 tarihinde, yine Brüksel'de Türk Heyeti ile Komisyon yetkilileri arasında yapılmış, Komisyon yetkililerinin sorduğu sorulara cevaplar verilmiştir. Kapanış kısmında Komisyon Temsil Heyet Başkanı; Komisyon'un bir tarama raporu hazırlayacağını ve Türkiye'nin bu fasıl ile ilgili olarak uyum durumunu belirleyeceğini belirtmiştir. Raporda müktesebatın önemi ile Türkiye'nin durumunun açıklanacağı

¹³⁵ Emre Alkın, "Tarama Süreci Ne Durumda", H.O. Tercüman, 19 Şubat 2006.

ve raporun nihai hale getirilmesinin uzun zaman alacağı bildirilmiştir. Son olarak, “Türkiye’nin süreçteki gereksinimleri dikkate alarak, müktesebatı tam olarak benimsemeyi taahhüt etmelidir” denmiştir.

Diğer taraftan, Taşımacılık Politikası başlığı, 11 Aralık 2006 tarihinde Genel İşler Konseyi tarafından kabul edilen ve 14-15 Aralık 2006 tarihli Avrupa Konseyi Zirve Toplantısı’nda onaylanan Türkiye’ye ilişkin kararın kapsadığı sekiz başlıktan biridir. Türkiye’nin GKRY ile ilgili kısıtlamaları gerekçesiyle 8 başlıkta müzakerelerin açılmamasına karar verildiği için “Güney Kıbrıs Rum Yönetimi’ne (GKRY) kayıtlı yada son olarak GKRY limanına uğrayan uçak ve gemilerle taşınan malların serbest dolaşımına ilişkin kısıtlamalar sürdürüldüğü sürece, Türkiye bu başlıktaki müktesebatı tamamen uyumlaştırmış olmayacaktır” yorumu yapmıştır.

2. Avrupa Birliği Müktesebatına Uyumun Mevcut Düzeyi

İdari Kapasite Açısından;

Sivil havacılık sektörünün düzenli ve emniyetli bir şekilde işlemesinden sorumlu olan SHGM 5431 sayılı yasayla yeniden yapılandırılarak, Ulaştırma Bakanlığına bağlı, kamu tüzel kişiliği haiz ve özel bütçeli bir kurum haline dönüştürülmüş ve özerk yapıya sahip olmuştur. İnsan kaynakları yönünden yetersiz bir durumda bulunan yapıyı güçlendirmek amacıyla da üç adet yönetmelik düzenlenmiştir.

Ancak, ilgili düzenlemelerle hedeflenenler fiili olarak uygulamaya geçirilememiştir. Bu gerçek SHGM tarafından “Uzman, teknik ve idari personel sayısındaki yetersizlik, kariyer planlamasının bulunmaması, birimler arası ve birimler dışı iletişim ile tanıtım ve koordinasyon yetersizliği”¹³⁶ gibi ifadelerle açıklanmaktadır. Yaklaşık üç yıl önce kabul edilen yasa SHGM’de 252 adet kadro oluşturulmasına imkan tanırken, 2007 yılı sonunda çalıştırılan personel sayısı sadece 133’te kalmıştır. Kurumda fiilen çalışanların %17’si geçici görevli olarak başka kurumlardan gelmektedir. Ayrıca yıllardır devam eden personel arasındaki ücret dengesizlikleri de giderilememiştir. Kalifiye personel yetersizliği, uçuş emniyetinin devamlılığını sağlama açısından hayati öneme sahip olan

¹³⁶ Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2007 Faaliyet Raporu, s.53.

denetimlerin yapılmasını da zaman zaman aksatmaktadır. Bu sebepler dolayısıyla Türkiye'nin idari kapasite açısından AB standartlarının altında olduğu görülmektedir.

Havacılık Alanında Yapılan Ekonomik Düzenlemeler Açısından;

Havayolu işletmelerinin **lisanslandırılması** konusunda, AB'de bir havayolunun ticari faaliyetlere başlayabilmesi için işletme ruhsatı yeterliken Türkiye'de Ulaştırma Bakanlığından izin alması, ardından işletme ruhsatına sahip olması gerekmektedir. Bu durumda Türkiye'nin AB'ye uyum sağlaması için Ulaştırma Bakanlığından alınan iznin kaldırılması hususunda ek bir düzenlemeye ihtiyaç duyulmaktadır.

31 Ağustos 2006 tarihinde düzenlenen **SLOT** Uygulama Prensipleri Talimatı ile, SLOT tahsisinin tarafsız, adil ve şeffaf bir biçimde yapılması için gereken yapı oluşturularak AB mevzuatına büyük oranda uyum sağlanmıştır.

19 Nisan 2001 tarihinde 2920 sayılı kanunun 25. maddesinde yapılan değişlikle, havayollarına sundukları hizmet karşılığında **serbestçe ücret belirleme** imkanı sağlanmıştır. Böylece rekabetin piyasada tam olarak oluşturulması amacıyla AB'de düzenlenen ilgili yasaya uyum sağlanmıştır.

Havaalanı **yer hizmetleri** pazarına giriş açısından, AB Müktesebatı ile Türkiye'deki düzenleme uyumlu değildir. AB yasalarına göre havaalanlarında en az sayıda yer hizmeti sunabilecek yer hizmeti kuruluşları belirlenirken, Türkiye'deki mevzuata göre en fazla sayıda hizmet sunabilecek yer hizmeti kuruluşları belirlenmektedir.

AB'de **Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemlerinin** (Computerized Reservation Systems-CRS) kullanılmasına ilişkin düzenlemeler 1989 yılında düzenlenmişken, Türkiye'de henüz böyle bir düzenleme yapılmamıştır. Ancak, söz konusu sistemi THY'nin kullanması nedeniyle, THY'den sistemle ilgili görüş talep edilmiş olup, çalışmalara başlanmıştır.

Diğer taraftan, bölgesel havaalanlarının gelişmesini sağlamak için Topluluk düzenlemelerine uyulmak kaydıyla, **devlet yardımlarının** yapılması AB'de mümkün kılınmıştır. Söz konusu yardımların rekabet düzenlemeleri çerçevesinde olması ve ticaretin gelişmesine olumsuz etki yapmaması şart koşulmuştur. Türkiye'de ise THY hisselerinin yarıdan fazlasının özelleştirilmesi

nedeniyle, özelleşme öncesinde sağlanan uçak alımlarındaki hazine desteği artık THY tarafından kullanılmamaktadır. Buna ilaveten YİD Modeli çerçevesinde havaalanı terminalleri inşaatı gerçekleştirilirken, ihale yöntemi rekabet kurallarına uygun olarak yapılmaktadır. Bu nedenle Türkiye’de hava taşımacılık sektöründe devlet yardımlarının bulunmadığını, dolayısıyla AB Müktesebatına aykırı bir düzenleme veya uygulama olmadığını belirtmek mümkündür.

Teknik Düzenlemeler Açısından;

Türkiye’nin ICAO, ECAC, EUROCONTROL ve JAA üyesi olması nedeniyle teknik düzenlemeler açısından AB Müktesebatına uyumu güçleştirecek önemli bir husus bulunmamaktadır. Birkaç örnek vermek gerekirse, JAR-OPS gerekliliklerinin sektöre giriş ve işletme ruhsatı düzenlenmesiyle ilgili kısmına tam uyum sağlanmıştır. Ayrıca sektörde çalışanların lisanslandırılması, sivil havacılık alanında teknik düzenlemeler ve idari prosedürler ile ilgili uyum sağlanması ve kaza durumlarında havayolu işletmesinin sorumluluğu gibi önemli konularda uyum sağlanmış durumdadır. Ancak bazı düzenlemelerin detaya inildiğinde gözden geçirilmesine ihtiyaç duyulabilmektedir. Uçucu ekip uçuş görev ve dinlenme sürelerinin belirlenmesi gibi hususlarda, AB mevzuatına uyum sağlanması amacıyla, değişiklik yapılmasında güçlük bulunmayan konular bulunmaktadır.

Teknik düzenlemeler çerçevesinde gündemdeki en önemli sorunun **EASA** olduğunu söylemek mümkündür. JAA’in yetkilerini EASA’ya devredecek olması ve buraya sadece AB’ye tam üye ülkelerin doğrudan üye olabileceğinin karara bağlanması, Türkiye’nin işini zorlaştırmaktadır. Türkiye’nin EASA’ya tam üyelik yolunda karşılaştığı sorunlar bir sonraki kısımda detaylı olarak ele alınmıştır.

Türkiye’nin ICAO ve ECAC’a üye olması ve **havacılık güvenliği** alanında bu kuruluşlarca yapılan düzenlemeleri uygulaması nedeniyle bu alanda AB’ye tam uyum sağlandığını belirtmek mümkündür.

Tek Avrupa Hava Sahasının oluşturulması amacıyla AB tarafından yapılan düzenlemeler, SHGM koordinasyonunda Genel Kurmay Başkanlığı, Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Dışişleri Bakanlığı ve DHMİ personelinin katılımıyla oluşturulan teknik bir ekip tarafından takip edilmekte ve gerekli çalışmalar yapılmaktadır.

Muhtelif Düzenlemeler Açısından;

Türk Hava sahasında uçuş yapacak hava araçları için yaptırılması gereken **sigortalara** yönelik düzenlemeler 2005 ve 2006 yıllarında tamamlanmıŐtır. Ayrıca, **istatistiksel veri tabanının oluşturulmasıyla** ilgili düzenlemelerin 1999 yılında yapılması nedeniyle AB mevzuatına uyum açısından bir sorun bulunmamaktadır.

AB içinde **evreyi korumaya** yönelik düzenlemelere bakılacak olursa, Türkiye'nin yapması gereken ilave çalışmaların olduğu gözlemlenmektedir. Ses altı hıza sahip jet motorlu uçakların gürültü çıkartma sınırlamaları çerçevesinde ICAO standartlarını sağlamayan uçaklar, ECAC kararı uyarınca ve SHT-36 1A numaralı Talimat ile 2002 yılında Türk tescilinden düşürülmüştür. Gürültünün  nlenmesi ve azaltılmasına yönelik yine 2002 yılında evre ve Orman Bakanlığınca bir düzenleme yapılmıştır.

Ancak, Türkiye'de sivil havacılık sektöründeki faaliyetlerden kaynaklanan evre kirliliğini  nleme adına herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. AB ise iklim değişikliği ve evre kirliliği ile mücadele etmek amacıyla sıklı çalışmalar yapmaktadır. Hatta Tek Avrupa Sahası oluşturulmasının amaçlarından bir tanesi kirliliğin azaltılması içindir. Zira etkili bir hava trafik yönetimi yakıt tasarrufu demektir, bu da daha az kirlilik demektir. evre için alınan sıklı önlemlerin AB havayolu taşıyıcılarına ek maliyetler getirmesi sektör içinde ciddi tartıŐmalara neden olsa da, AB evre korumaya yönelik kararlı adımlar atmaya devam etmektedir.

Ayrıca, **havayolu ile seyahat edenleri korumaya** yönelik hususlarda AB'de önemli çalışmalar yapılmaktadır. Yukarıda bahsedilen Bilgisayarlı Rezervasyon Sitemlerine yönelik düzenlemeler, sadece adil rekabet için değil aynı zamanda yolcu haklarını korumak içindir. AB Komisyonu yolcuları korumak ve bilgilendirmek amacıyla çeşitli kampanyalar düzenlemiştir. Çifte rezervasyon nedeniyle uçağa alınmayan yolcuların hakları, hareket kabiliyeti az olan yolculara daha fazla ayrıcalık tanınması gibi hususlarda yapılan düzenlemeler zaman zaman havayolu işletmelerinin Şikayet konusu olmaktadır.

Havayolu işletmelerine yüksek maliyet getireceği gerekçesiyle görüŐleri alınan THY ve T ŐHİD benzer sıkıntıları dile getirmişlerdir. AB'de yapılan söz

konusu yolcu hakları düzenlemelerinin, Türk hava taşıyıcıları için AB müktesebatının kabul edileceği tarihe kadar sadece Topluluk Havaalanlarına yapılan seferlerde uygulanmasını, AB müktesebatının kabulünden sonra ise tüm seferlerde uygulanması yönünde görüş bildirmişlerdir. Konuyla ilgili çalışmalar devam etmektedir.

Son olarak, AB’de Ortak Dış Havacılık Politikası oluşturulmasıyla birlikte üçüncü ülkelerle **yatay anlaşmanın** gündeme gelmesi, Türkiye’nin AB Müktesebatına uyumu konusunda ciddi zorluklar ortaya çıkarmaktadır. Zira, Türkiye tam üyelik müzakerelerini sürdürürken AB tarafından üçüncü bir ülke statüsünde olmayı adil bulmamaktadır. Bu konu ile ilgili ayrıntılar bir sonraki kısımda ele alınmıştır.

Özetle; Türkiye’nin sivil havacılık alanındaki mevcut düzenlemelerinin seviyesi AB standartlarına yakın olmakla birlikte, iki taraf arasında çözüme kavuşturulması gereken üç konu bulunmaktadır: Türkiye’nin EASA’ya üyeliği, Yatay Anlaşma ve Kıbrıs Hava Sahası. Bu konularda henüz anlaşma sağlanmamış olup, AB Komisyonu temsilcileriyle Türk yetkililer arasında görüşmeler devam etmektedir.

3. Türkiye ile AB Arasındaki Mevcut Sivil Havacılık Sorunları

3.1. Yatay Anlaşma

ATAD’ın 2002 yılı içerisinde aldığı kararla AB Hava Taşımacılık Politikası yeni bir boyut kazanmıştır. ATAD, bahse konu kararda AB üyesi sekiz ülkenin ABD ile imzaladıkları Açık Semalar Anlaşmalarını Topluluk Hukukuna uymadığı gerekçesiyle iptal etmiştir. Söz konusu karar, tarifeli seferlerde havayolunun tayin edilmesi ilkesinde “milli havayolu“ kavramı yerine “Topluluk taşıyıcısı” kavramını getirmiştir.

Havayolu tayininde genel geçer ilke, tayin edilecek havayolunun **tayin eden ülkede kurulan ve o ülkenin vatandaşları tarafından sahip olunan ve kontrol edilen havayolu** olması usulüne dayanmaktadır. Topluluk taşıyıcısı kavramı ise AB üyesi ülkelerde ve AB düzenlemelerine göre kurulan havayoludur. Söz konusu ilke ile herhangi bir AB üyesi devlete ait herhangi bir havayolu, AB sınırları içinden istediği herhangi bir noktadan başka ülkelere sefer

düzenleme hakkına sahip olmaktadır.

AB Komisyonu, ilgili ATAD kararından sonra Topluluk üyesi olmayan ülkelerle İHUA yerini alacak ve Topluluk taşıyıcısı kavramına dayalı bir anlaşma imzalanması yönünde bir politika izlemiştir. Parlamento ve Konseyin 847/2004 sayılı Tüzüğü,¹³⁷ üye devletlerle üçüncü ülkeler arasında hava ulaştırma anlaşmalarının müzakeresi ve uygulanmasına ilişkin prosedürü belirlemiştir. Buna göre üye devletler hava ulaştırma anlaşmalarını Topluluk mevzuatına göre düzeltmek zorunda kalmışlardır. Ayrıca, üye ülkeler gerçekleştirdikleri müzakerelerin sonuçlarını Komisyona bildirmekle yükümlü tutulmuşlardır. Sonuçta, üye devletler uygulamalarını değiştirmişler ve mevcut ikili hava ulaştırma anlaşmalarında yeni düzenlemeler teklif etmek durumunda kalmışlardır.

Bu gelişmeler ışığında AB Komisyonu, Türkiye ile AB üyesi ülkeler arasında ikili bazda yürütülen havacılık ilişkileri yerine tek bir anlaşma imzalanmasını (Yatay Anlaşma-Horizontal Agreement) teklif etmektedir. Ancak, Komisyonun bahse konu teklifinin kabul edilmesi Türk tescilli havayolu işletmelerine ilave bir hak tanımamaktadır. Söz konusu teklif müteakibliyet ilkesine aykırı bir durum teşkil ettiğinden Türkiye tarafından kabul edilmemiştir. İlgili düzenleme kabul edildiği takdirde, altyapısı sağlam ve mali yönden güçlü Topluluk havayolu işletmeleriyle henüz yeterli sayıda olmayan ve mali yönden daha zayıf Türk hava taşıyıcıları arasında haksız rekabet ortamı doğacaktır.

Diğer taraftan, GKRY'nin AB üyesi olması nedeniyle, GKRY havayollarının da Topluluk taşıyıcısı sıfatıyla doğrudan tayin edilme hakkı ortaya çıkacaktır. Konu ile ilgili olarak, 2006 yılı Eylül ayında gerçekleşen Ayrıntılı Tarama toplantılarında Türk Dışişleri Bakanlığı Temsilcisi tarafından, bu aşamada haksız bir rekabet ortamının yaratılmasının arzu edilmediği, Komisyon tarafından telaffuz edilmese de konunun siyasi boyutunun bulunduğu, bunun "Kıbrıs" sorunu olduğu, bu sorunun AB ve diğer AB üyelerinin çıkarlarını da olumsuz etkilediği, Türkiye'nin bu sorun çözülmeden Komisyonla yatay bir anlaşma yapmasının olanaksız olduğu, mevcut şartlarda GKRY bağlantılı uçuşların düşünülmemeyeceği, boş yere zaman kaybedilmesi yerine karşılıklı çıkarlar temelinde yaratıcı bir fikir

¹³⁷ Regulation (EC) No 847/2004 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on the negotiation and implementation of air service agreements between Member States and third countries.

egzersizinin başlatılmasının yerinde olacağı ifade edilmiştir.

Bu sebeple, 847/2004 sayılı düzenleme Türkiye'nin 2004 yılından günümüze kadar herhangi bir AB üyesi ülkeyle geleneksel anlamda ikili hava ulaştırma müzakereleri gerçekleştirilmemektedir. Nitekim, düzenlemeden sonra İngiltere ve Avusturya ile yapılan müzakereler sonucunda parafe edilen anlaşma metinleri AB Komisyonunca incelenmeye alınmış ve Topluluk Hukukuna aykırı bulunmuştur. Bu sebeple ilgili anlaşmaların Topluluk Hukukuna uyumlu hale getirilmeleri için üye ülkelere bir yıl süre verilmiştir. Söz konusu süre 23 Aralık 2006 tarihinde dolmuştur. Ancak bu sürede ilgili anlaşmalar Topluluk hukukuna uyumlu hale getirilemediği için AB Komisyonu tarafından geçersiz sayılmaktadır.

Özet olarak, Türkiye 2004 yılından sonra yatay anlaşmadan kaynaklanan sorunlar nedeniyle AB üyesi hiçbir ülkeyle Komisyonun kabul göreceği şartlarda İHUA yapmamaktadır.

3.2. EASA'ya Tam Üyelik

AB Komisyonu tarafından 1998 yılı Ekim ayında tüm Avrupa havacılığının emniyetini sağlamak ve yönetimini üstlenmek üzere başlatılan yeni ve etkin bir teşkilat kurma çalışmaları neticesinde, 28 Eylül 2003 tarihinde yönetmelikteki tüm hususların tamamlanması ile Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA) faaliyetlerine başlamıştır.

EASA'ya yalnızca AB üyesi ülkeler doğrudan katılabilmektedir. JAA'nin yetkilerini EASA'ya devredecek olması, içinde bulunduğumuz aşamada ise Türkiye'nin JAA'ye tam üye AB'ye ise aday ülke olması bir sorun teşkil etmektedir. Ancak AB Komisyonu, söz konusu sorunun çözümü için Türkiye'nin AB ile ikili anlaşma yapmasını önermektedir.

Böyle bir anlaşma ile Türkiye'nin konuya ilişkin bazı hak ve yetkilerinin AB Komisyonu'na ve EASA'ya devrinin gerçekleşmesi söz konusudur. EASA'nın kuruluşuna ilişkin 1592/2002 sayılı AB Konseyi ve Avrupa Parlamentosu Tüzüğü'nün temel amaçları arasında, Avrupa'da yüksek bir sivil havacılık güvenliği sağlanması, devam ettirilmesi ve buna ilave olarak da, yüksek bir seviyede çevresel koruma sağlanması; malların, kişilerin ve hizmetlerin serbest dolaşımının kolaylaştırılması gibi hususlar yer almaktadır.

Ayrıca 1592/2002 sayılı Tüzüğün 55. maddesinde, EASA'nın, Şikago Sözleşmesine taraf olan ve Avrupa Birliği ile yapacağı bir anlaşma ile bu Tüzüğün kapsamına giren konulardaki Birlik mevzuatını kabul ettiklerini ve uygulayacaklarını beyan eden AB dışı ülkelerin katılımına açık olduğu; bu ülkelerin Ajansın çalışmalarına katılımı ile ilgili düzenlemelerin bu anlaşmalarda belirleneceği yolunda düzenlemeler bulunmaktadır.

Bu anlaşmalarda, söz konusu Tüzüğe göre; öncelikle AB Komisyonu ile işbirliğine gidilmesi, EASA tarafından belirlenen standartlara uyum sağlanması, yapılacak olan gerekli denetimlere izin verilmesi, ihtilaf halinde ATAD kararlarının kabul edilmesi gibi bazı düzenlemelere uyum gösterileceğinin taahhüt edilmesi gerekmektedir. Buradaki sorun ise, Türkiye'nin AB'ye tam üye olmadan AB'nin en yüksek yargı olanı olan bir kurumun uyuşmazlık halinde vereceği karara uymak zorunda bırakılmasıdır.

3.3. KKTC Hava Sahası

KKTC Ercan Tavsiyeli Hava Sahası Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) tarafından tanımlanmamış, içerisinde hava trafik kontrol hizmeti verilmeyen sadece tavsiye hizmeti verilen bir hava sahasıdır. Avrupa Bölgesel Hava Seyrüsefer Planında Ercan Tavsiyeli Hava Sahası olarak yer almamaktadır.

Ercan Tavsiyeli Hava sahası içerisinde yer alan A-28 havayolunda ve Ercan Terminal Kontrol Sahası içerisinde KKTC'ye iniş-kalkış yapacak olan trafıklere hava trafik kontrol hizmeti, bunun dışında kalan saha içerisinde ise hava trafik tavsiye hizmeti sağlanmaktadır.

KKTC'nin uluslararası arenada devlet olarak tanınmaması, sivil havacılık faaliyetlerinin işleyişini de olumsuz yönde etkilemektedir. Aslında sivil havacılık ilişkilerinden kaynaklanmayan bu sorun, siyasi zeminde çözümlenmesi gereken bir konu olup, Türkiye-AB ilişkilerini sekteye uğratan hususların ilk sıralarında yer almaktadır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Avrupa’da 1990’lı yıllara kadar hava taşımacılık sektöründe devam eden kısıtlayıcı yasal düzenlemeler ve tekelleşme, serbest piyasa koşullarının oluşmasına engel teşkil etmiş ve yüksek ücret tarifelerinin uygulanmasına yol açmıştır. Havaalanlarının sahipliği devletlere aitken, hava ulaşımının büyük bir bölümü milli taşıyıcılar tarafından yapılmaktaydı.

Son yirmi yıl içinde, hava ulaşımı ve onu düzenleyici yasalar açısından AB’de hızlı bir gelişme meydana gelmiştir. Bunun en büyük nedeni ise 1990’lardan sonra havacılık alanında oluşturulan “Tek Pazar” uygulamasıdır. Söz konusu uygulama ile AB içerisindeki tüm havayollarına uygulanan ticari kısıtlamalar ortadan kaldırılmıştır. 1980’li yıllarda ABD’de olumsuz sonuçlar doğuran deregülasyon tecrübesinden ders çıkarılarak, benzer olumsuz etkilerin Avrupa’da yaşanmasının önüne geçilmiştir.

Aşamalı olarak uygulanan liberal politikalar başarılı bir şekilde tamamlanmış, havayolu işletmeleri arasındaki rekabetin adil olması için alınan önlemler sektörün dengeli büyümesini sağlamıştır. Neticede, hizmet kalitesi yüksek standartlara ulaşmış, havayolu ile seyahati seçenler yeni hat ve havaalanlarından faydalanarak daha çok seçim hakkına sahip olmuşlardır. Ayrıca yolcular tarafından düşük fiyatla uçuş seçeneği elde edilmiştir.

Havacılık emniyeti ve havacılık güvenliği standartları arttırılmış, özellikle 11 Eylül terörist saldırılarından sonra tüm AB havaalanlarında güvenlik düzenlemelerinde uyum sağlanmıştır. Yolcu hakları iyileştirilmiş, çevresel önlemlere ağırlık verilmiş ve sektördeki çalışma şartları geliştirilerek hizmet etmek isteyenlere eşit fırsatlar tanınmıştır. Tek Avrupa Sahası için uygulamaya geçilmesi ve havacılık dış politikasında yeniliklere açık olunarak tek pazarın genişletilmesi, sektörde istihdamın arttırılması ve sürdürülebilir kalkınma, bugün AB’nin havacılık alanındaki temel politikaları haline gelmiştir.

Türkiye'nin Avrupa sivil havacılık kurum ve kuruluşlarıyla önceden başlattığı ilişkiler, tam üyelik süreciyle birlikte daha yoğun hale gelmiştir. AB'de yapılan düzenlemelerin sektörü olumlu yönde etkilemesi, benzer düzenlemelerin Türkiye'de yapılmasını gerekli hale getirmiştir. Havayolu işletmelerine adil rekabet ortamı sağlamak için havaalanı slot tahsisi uygulamasına geçilmesi, iç hatların serbestleştirilmesi, ücretlerin serbestçe belirlenmesi, gürültünün azaltılması için önlemler alınması ve uçuş emniyeti için JAR'lara uyum sağlanması örnek olarak gösterilebilecek çalışmalardır.

AB düzenlemelerine tam uyum sağlanması durumunda, Türkiye'de görülmesi beklenen etkileri şöyle sıralamak mümkündür:

- Sivil havacılık faaliyetlerini ilgilendiren ve uçuş emniyetini artırmaya yönelik tüm düzenlemeler üstlenilmiş ve uygulanır hale gelmiş olacaktır. Bu da Türk Sivil Havacılık Sisteminde havacılık emniyetinin ve güvenliğinin artması demektir.
- Sivil havacılık emniyetinin ve güvenliğinin artması tüm havacılık faaliyetlerinde özellikle de hava taşımacılığı faaliyetlerinde etkinlik ve verimliliğin artmasına katkı sağlayacaktır. Bu sayede hava taşımacılığının sağladığı faydalar etkin bir biçimde elde edilecek, ülke kaynakları daha verimli bir biçimde kullanılabilir.
- AB düzenlemelerine tam uyum sağlanması kurumsal anlamda gerekli düzenlemelerin yapılması anlamına gelmektedir. Bu durumda Türk Sivil Havacılık Sisteminde görev alan önemli kurumların yıllardır çözülemeyen yapısal sorunları giderilmiş olacaktır.
- Bu sayede Türk Sivil Havacılık Sisteminde etkinlik ve verimliliğin artırılması söz konusu olabilecektir.
- Hava trafik yönetimi daha etkin hale gelecek, bu da uçuş gecikme ve iptallerini azaltarak havayolu işletmelerinin maliyetlerini düşürecektir. Aynı zamanda daha az çevre kirliliğine sebep olunacaktır.
- İstikrarlı bir şekilde büyüyen sivil havacılık sektörü oluşacaktır. Bu da Türkiye'de karayolları üzerindeki yükün hafiflemesi, dolayısıyla daha az kaza, can ve mal kaybı anlamına gelmektedir. Sonuç olarak ulusal ölçekte

ortaya çıkan zararlar azaltılacak, ekonomik, ticari, sosyal ve kültürel etkileşimlerinin etkinliği artırılacaktır.

- Tüm bu gelişmeler Türkiye'deki; ekonomik, sosyal ve kültürel gelişmeye olumlu katkılar sağlayacaktır.

Türkiye'nin GKRY ile ilgili kısıtlamaları gerekçesiyle, Ulaştırma Politikası başlığı altında yer alan müzakereler 2006 yılı sonunda durdurulmuştur. Bu yüzden Hava Taşımacılığı alanında tekrar müzakerelere başlanabilmesi için Türkiye ile AB arasında uzlaşma sağlanması gerekmektedir.

Aslında Türkiye'nin tam üyelik sürecinde AB ile yaşadığı sivil havacılık sorunlarının temelinde siyasi nedenlerden kaynaklanan çözümsüzlükler vardır. Mevcut durumda üç önemli sorun olarak görülen yatay anlaşma, EASA'ya üyelik ve KKTC hava sahası öncelikli olarak siyasi alanda çözülmesi gereken problemlerdir. Bu durum zaten 28 Eylül 2006 tarihinde Brüksel'de yapılan ayrıntılı tarama esnasında Türk Heyeti Başkanı tarafından dile getirilmiştir. Sivil havacılık alanındaki farklılıkların giderilmesi yada AB müktesebatına tam uyum sağlanma konusunda ciddi sorunlar bulunmamaktadır.

Müzakerelerin şu anda hava taşımacılığı alanında durmuş olması, uyum açısından yapılması gerekenler için engel teşkil etmemektedir. Türkiye'nin eksik olduğu alanlarda çalışmalara devam etmesinin olumlu gelişmelere yol açacağı düşünülmektedir. Bu nedenle yapılması gerekenler **zorunluluk haline dönüşmeden** çalışmaların sürdürülmesinde fayda görülmektedir. Örneğin, hava taşımacılık sektöründe Türkiye'de yaşanan yolcu mağduriyetlerinin, AB ülkelerinden daha az olmadığını söylemek mümkündür. Ancak, yolcu mağduriyetlerini gidermek amacıyla yapılan düzenlemeler AB ile yapılacak uyum çalışmalarına endekslenmiştir.

Türkiye'nin kendi vatandaşları için ihtiyaç duyduğu düzenlemeleri zamanında yapması en uygun yöntemdir. Bu hem dışarıdan baskı gelmesini önleyecek hem de Türkiye'nin kendi koşullarına göre daha uygun çözümler üretmesine neden olacaktır.

Ayrıca, AB'nin aday ülkeleri uymakla yükümlü tuttuğu standartlar, uyulması gereken minimum düzeyleri belirlemektedir. Söz konusu standartların aşılması ülkelerin tercihiine bağlıdır. Nitekim yüksek standartlara daha çok

gelişmiş ülkelerin sahip olduğu gözlemlenmektedir. Bu nedenle Türkiye’de uzun vadeli planlar yapılmalı, hedefler sadece uyum için yeterli olan düzenlemelerle sınırlı tutulmamalıdır. Bunun da temeli insan kaynaklarını etkili ve verimli kullanmaktır. Mümkün olduğunca uzmanlaşmaya önem verilmeli, nitelikli personel yetiştirmek için eğitim programları sıkılaştırılmalıdır.

Diğer taraftan, AB’ye uyum sağlama konusunu sadece yasal düzenlemelerin uyumundan ibaret görmek, coğrafi açıdan çok dinamik bir bölgede bulunan Türkiye’yi kısıtlayacaktır. Örneğin, Türk Havacılık ve Uzay Sanayi A.Ş. (TAI) en büyük uçak üreticilerinden biri olan Boeing için önemli bir tedarikçi konumundadır. Diğer taraftan, Avrupa ülkelerinin havacılık sanayilerini temsil eden Airbus, Eads-Casa, Flabel gibi kuruluş ve işletmelerle işbirliği içinde bulunmaktadır. Ayrıca elektronik alanında havacılığa büyük katkıları olan Aselsan gibi işletmelere sahip olmak, Türkiye’nin standartlarını yükseltmede önemli rol oynamaktadır. Bölgesinde yüksek standartlara sahip Türkiye, sadece AB tarafından benimsenmekle kalmayıp küresel alanda da önemli bir güç konumuna erişecektir.

AB, bölgesel gelişmeyi arttırmak amacıyla bazı havaalanlarına devlet yardımı yapılmasını belirli kurallar çerçevesinde uygun görmektedir. Benzer yardımların Türkiye’de de uygulanmasının çok faydalı olacağı düşünülmektedir. Örneğin bölgesel hava taşımacılığının Türkiye’de yapılmasını sağlamak için rekabet kurallarına aykırı düşmeyecek şekilde devlet yardımı sağlanması mümkündür.

Doğu bölgelerimizde yer alan, ulaşımı güç şehirlerin ekonomik, kültürel ve sosyal gelişmelerini sağlamak amacıyla bölgesel hava taşımacılığının teşvik edilmesi önemli bir husustur. Buna ek olarak, Türkiye’de atıl durumda bulunan havaalanlarının canlandırılması bölgesel hava taşımacılığının gerçek anlamda uygulanmasıyla mümkün görülmektedir. Türkiye’nin zengin turizm potansiyeline sahip olması ve bazı yerlere ulaşım güçlüğünün bulunması da bu tür taşımacılığın önemini arttırmaktadır. Diğer taraftan, bölgesel hava taşımacılığı sadece yurt içi hava taşımacılığından ibaret olmayıp, komşu ülkelerle ticaretin geliştirilmesi açısından da önemli bir konuma sahiptir.

Türkiye’de 2003 yılında Ulaştırma Bakanlığı tarafından alınan bir kararla iç hatların yeniden özel havayolu işletmelerine açılması, bölgesel hava taşımacılığı olarak algılanmaktadır. Türkiye’deki yazılı ve görsel basın haberleri ile bir takım resmi açıklamalar, bölgesel hava taşımacılığının ne olduğu konusunda bir anlam karmaşasının bulunduğunu göstermektedir. Şunu açıkça belirtmekte fayda görülmektedir ki; Türkiye’de henüz bölgesel hava taşımacılığı tam olarak bilinmemekte ve uygulanamamaktadır. Bölgesel hava taşımacılığı; küçük şehirlerden büyük şehirlere gün içerisinde hem daha sık sayıda hem de daha az yolcu kapasitesine sahip uçaklarla seferler düzenlenmesidir. Daha az maliyetle daha çok yolcu ve yük taşınmasıdır. Türkiye’de iç hat seferlerinde kullanılan uçaklar genellikle 100-160 koltuk kapasitelidir. Bölgesel hava taşımacılığı için kullanılan uçaklar ise daha düşük kapasiteli olup, genellikle 40-50 civarı koltuk kapasitesinden oluşmaktadır. Ayrıca, kısa ve orta uzaklıktaki mesafelerde pervaneli uçaklar kullanılabilir.

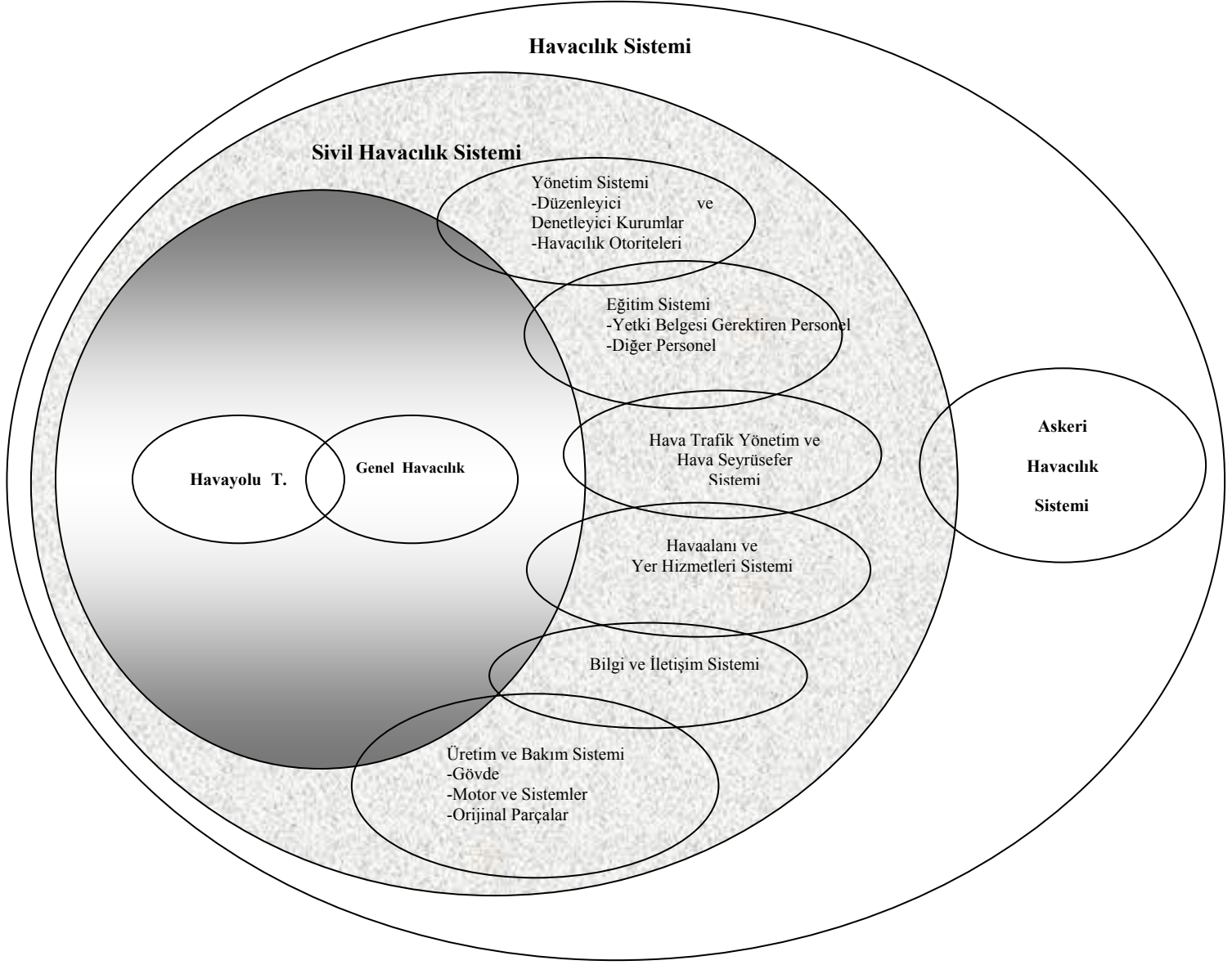
Türkiye’deki düzenlemelerin AB’deki düzenlemelere uyumlu hale getirilmesi, her iki taraf için de ortak fayda sağlayacak bir gelişmedir. Ancak bazı düzenlemelerin hemen yerine getirilmesi Türkiye açısından olumsuz sonuçlara neden olacağından, gerekli alanlarda derogasyon talep etmenin uygun bir çözüm yolu olacağı düşünülmektedir. Derogasyon hususunda AB üyesi ülkelerin tecrübelerinden yararlanmak Türkiye için faydalı olacaktır. Diğer taraftan, havacılıkla ilgili kurumlar ile üniversitelerin işbirliği yaparak müzakerelere devam edilmesi ve derogasyon konularının ortaklaşa incelenmesi olumlu sonuçlar doğuracaktır.

Ancak, bazı durumlarda talep edilecek derogasyonlar her ülke için aynı özellikler taşıyabilir. Yatay anlaşmanın çözüme kavuşturulmasını buna örnek olarak göstermek mümkündür. Ayrıca derogasyon talep edilirken gerekçelerin AB’ye etkili bir şekilde sunulmasına ihtiyaç duyulurken, hem AB hem Türkiye açısından dengeli çözüm yollarının bulunması kaçınılmazdır. Tek taraflı veya orantısız fayda sağlayacak çözüm önerilerinin zaman kaybına yol açacağı düşünülmektedir.

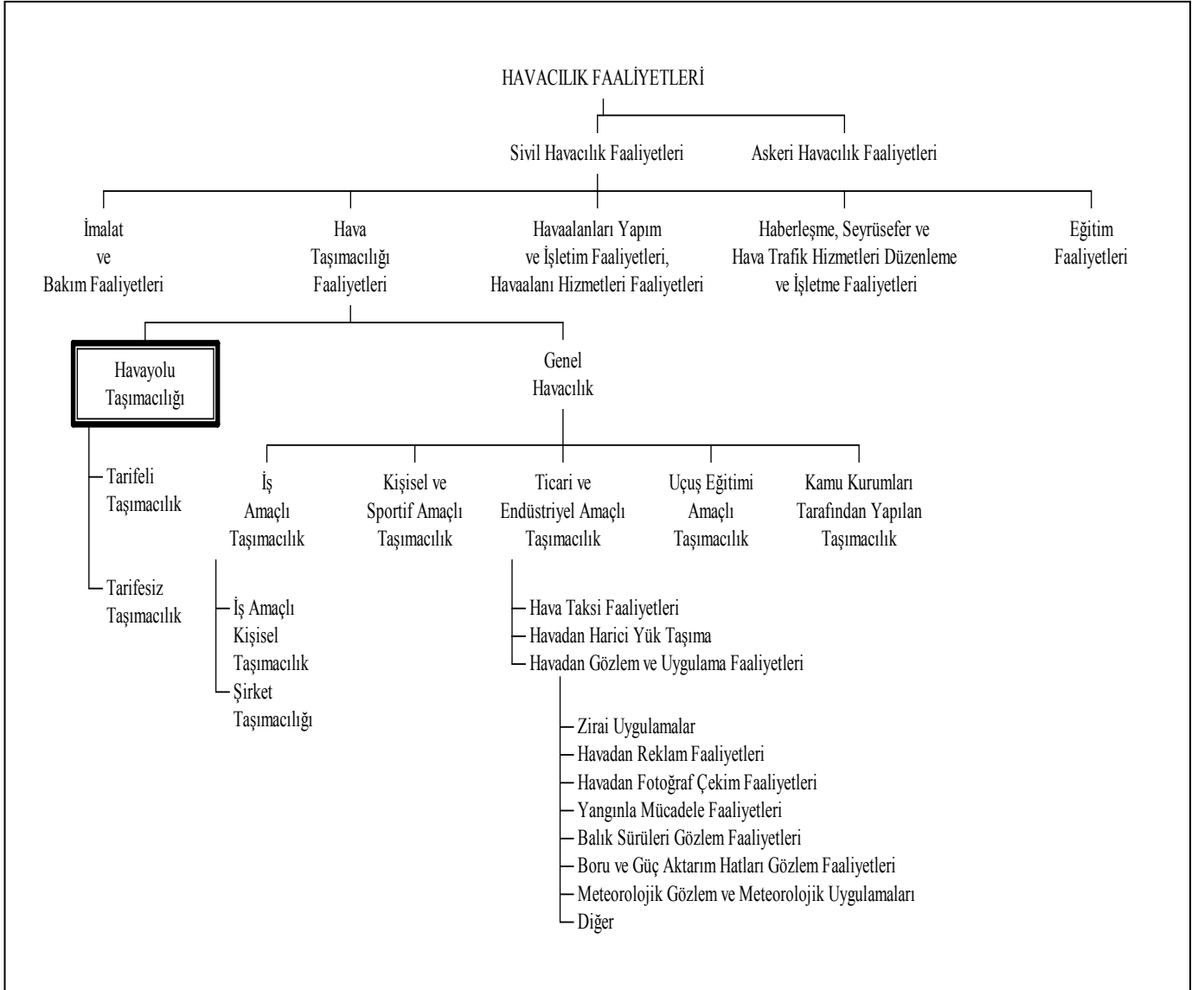
Sonuç olarak, Türkiye AB’ye tam üye olabilmek amacıyla uyum çalışmalarını sürdürmektedir. Sivil havacılık alanında AB müktesebatı ile uyumlu

hale gelmek, Türkiye'nin hava taşımacılık faaliyetlerindeki kalite ve etkinliğini olumlu yönde etkileyecektir. Bu gerçekten yola çıkarak, herhangi bir nedenle Türkiye'nin AB'ye tam üyeliği gerçekleşmese dahi, sivil havacılık alanındaki uyum çalışmalarına devam etmek, Türkiye açısından önemli bir kazanım olacaktır.

EKLER :
EK -1 ŞEKİLLER



Şekil-1. Havacılık Sistemi ve Alt Sistemleri



Şekil-2. Havacılık Faaliyetlerinin Sınıflandırılması

- 27 Üye Devlet
- 490 Milyon Nüfus
- Tek Pazar



Kurucu Üyeler: Belçika, Fransa, Hollanda, Lüksemburg, Batı Almanya, İtalya; 1951.

Birinci Genişleme (Kuzey Genişlemesi): Danimarka, Birleşik Krallık, İrlanda; 1972.

İkinci Genişleme (Akdeniz Genişlemesi): Yunanistan; 1981, Portekiz ve İspanya; 1985.

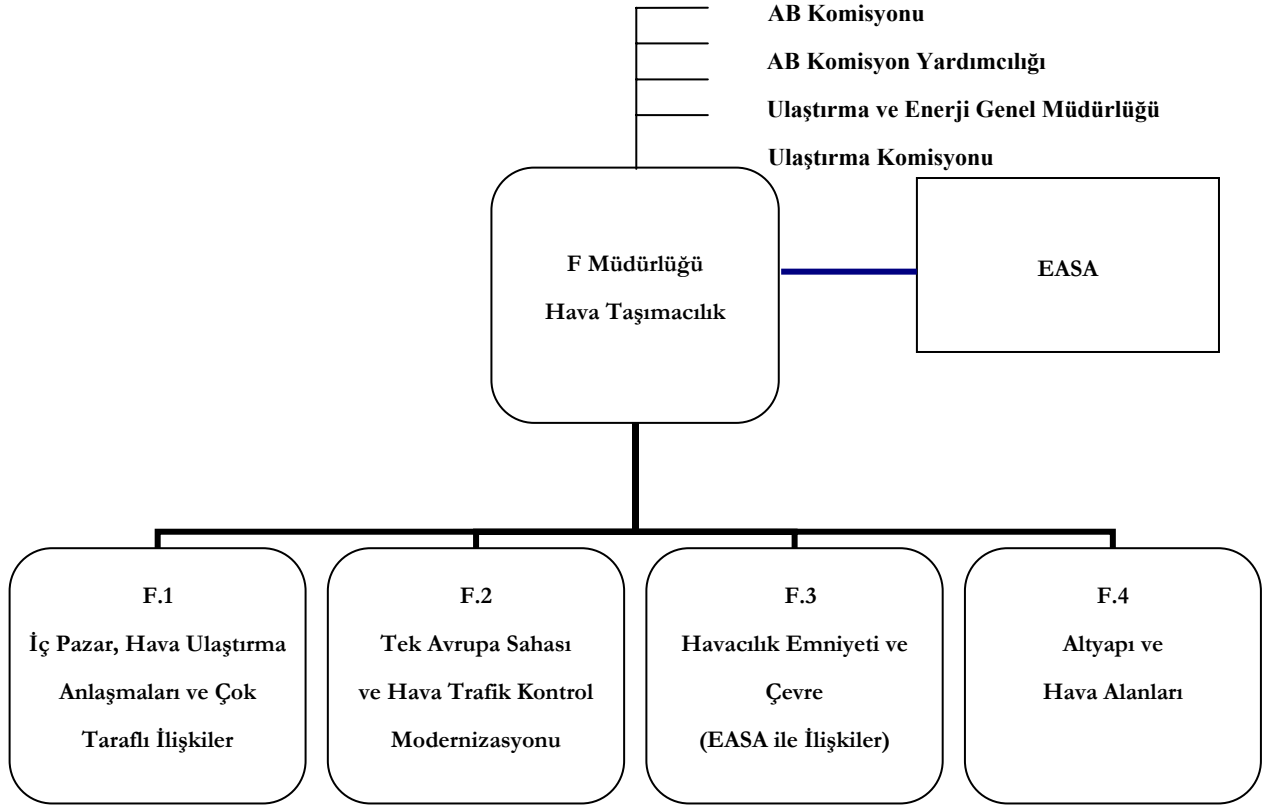
Üçüncü Genişleme: Avusturya, Finlandiya, İsveç; 1995.

Dördüncü Genişleme: Çek Cumhuriyeti, Estonya, GKRY, Letonya, Litvanya, Malta, Macaristan, Polonya, Slovakya, Slovenya; 2004.


Beşinci Genişleme: Bulgaristan, Romanya; 2007.

(Katılım Müzakereleri Devam Eden Ülkeler: Türkiye, Hırvatistan ve Sırbistan).

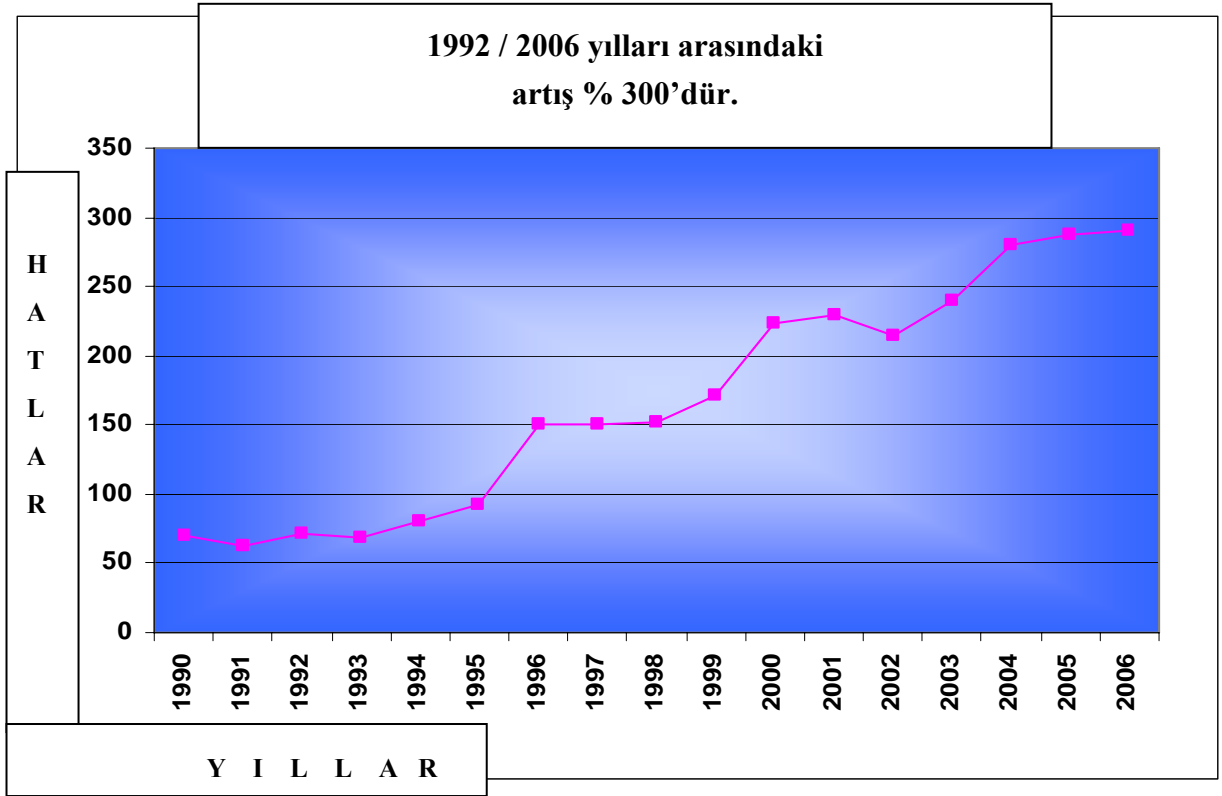
Şekil-3. Avrupa Birliği Ülkeleri



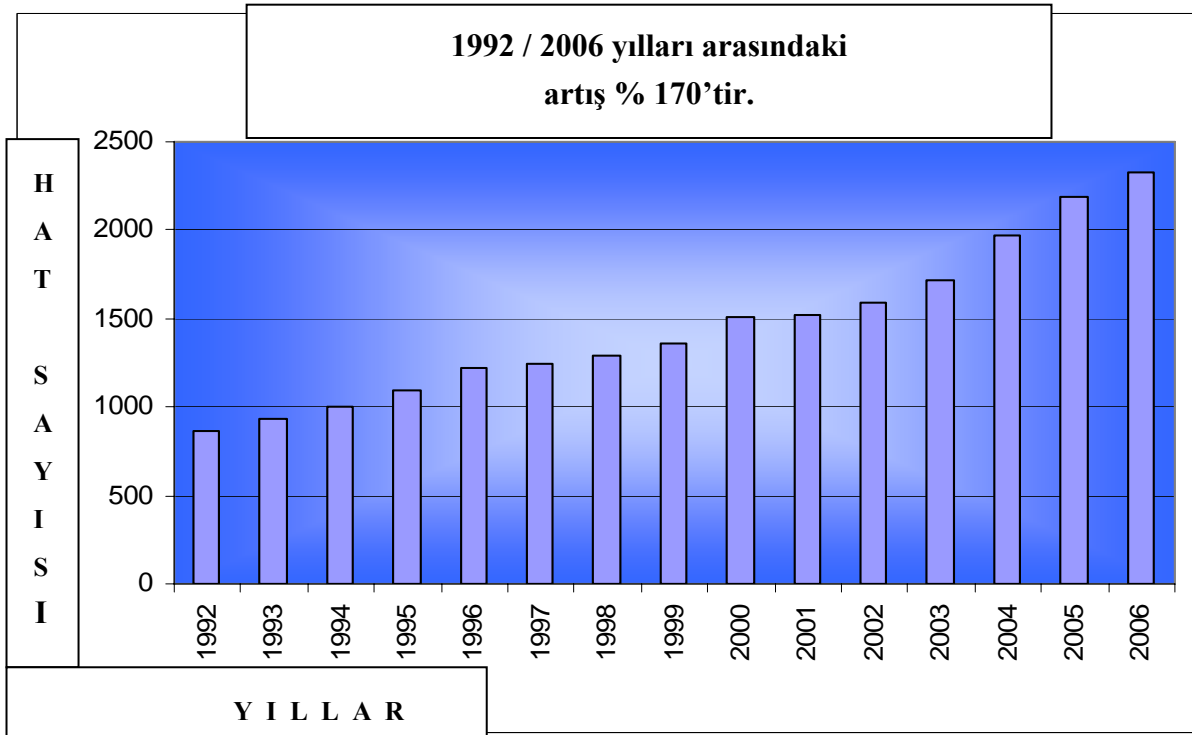
Şekil-4. Hava Taşımacılık Bölümü'nün AB Komisyonu'ndaki Yeri

1. trafik hakkı:	→ A	Üst geçişlerdir (Anlaşmalı ülkenin toprağına inmeden yapılan uçuşlardır).
2. trafik hakkı:	A  B	Ticari amaçlar dışında yapılan uçuşlardır. (yakıt ikmali, bakım, acil inişler vb.).
3. trafik Hakkı:	A → B	A ülkesinden tescilli bir uçağın B ülkesine seferler düzenlemesidir.
4. trafik Hakkı:	A ← B	A ülkesinden tescilli bir uçağın B ülkesinden kendi ülkesine seferler düzenlemesidir.
5. trafik Hakkı:	A ↔ B ↔ C	A ülkesinden tescilli bir uçağın B ülkesine, B ülkesinden de yolcu, yük ve posta olarak C ülkesine ve tersi yönde sefer yapabilmesidir.
6. trafik Hakkı:	B → A → C	A ülkesinden tescilli bir uçağın B ülkesinden aldığı yolcu, yük ve postayı kendi ülkesine indirip, bunları gümrükten geçirmeden, kendi ülkesinden aldığı yolcularla birlikte C ülkesine taşımasıdır.
7. trafik Hakkı:	A B ↔ C	A ülkesinden tescilli bir uçağın B ile C ülkeleri arasında seferler düzenleyebilmesidir.
8. trafik Hakkı:	A B ↔ B	A ülkesinden tescilli bir uçağın B ülkesinde bulunan noktalar arasında seferler yapabilmesidir. (Kabotaj Hakkı).

Şekil-5. Trafik Hakları

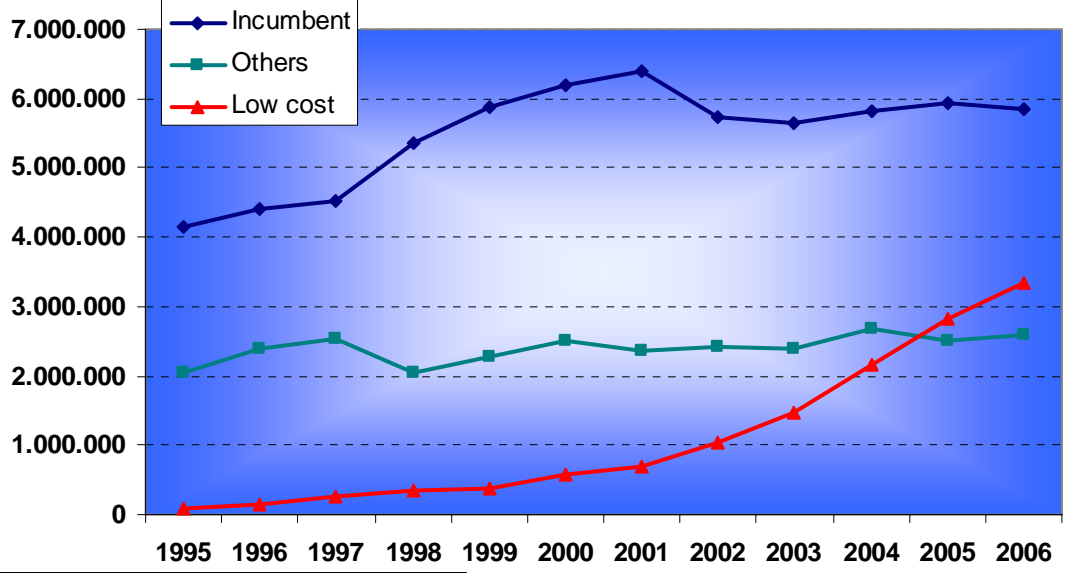


Şekil-6. AB İçinde İki Havayolundan Fazla Sefer Yapılan Hat Sayısı



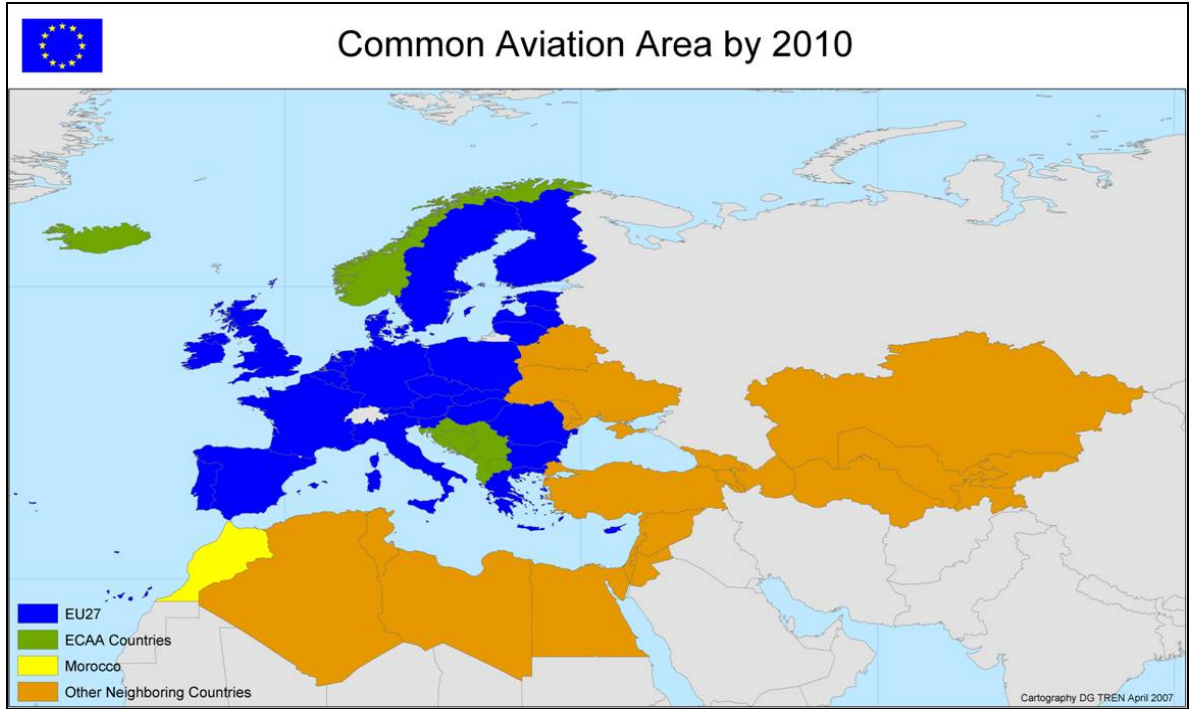
Şekil-7. AB İçindeki Hatların Yıllara Göre Gelişimi

Düşük maliyetli havayollarının 2006 yılında pazar payı yaklaşık % 30'a yükselmiştir.

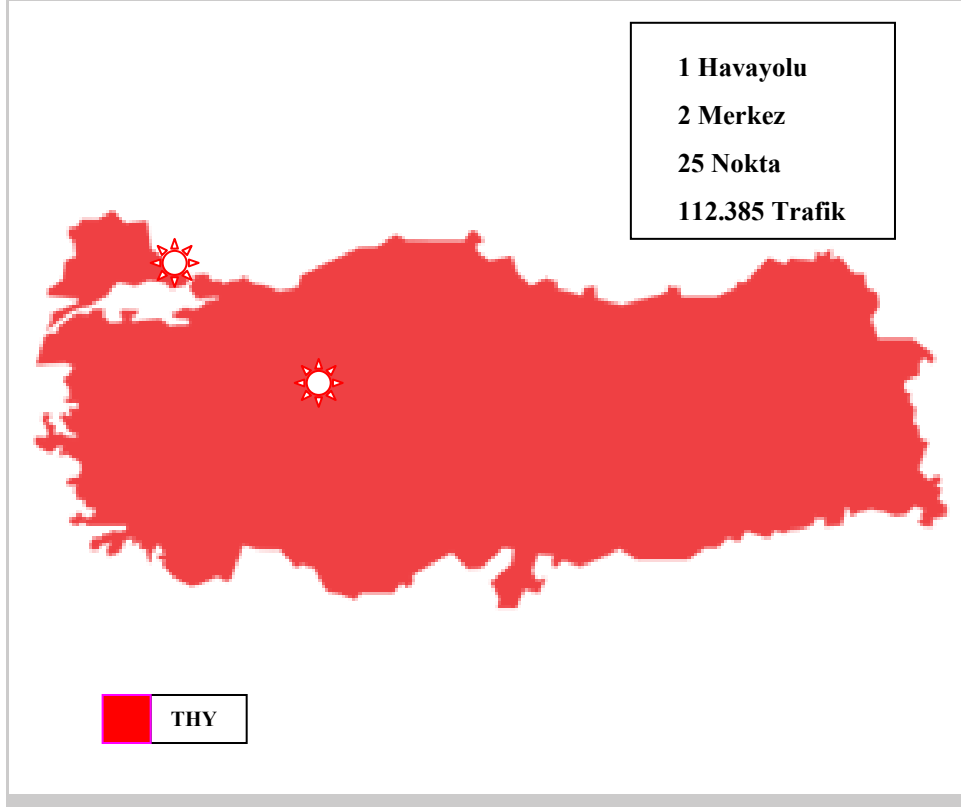


Kaynak: D. Calleja, Sunum, SHGM

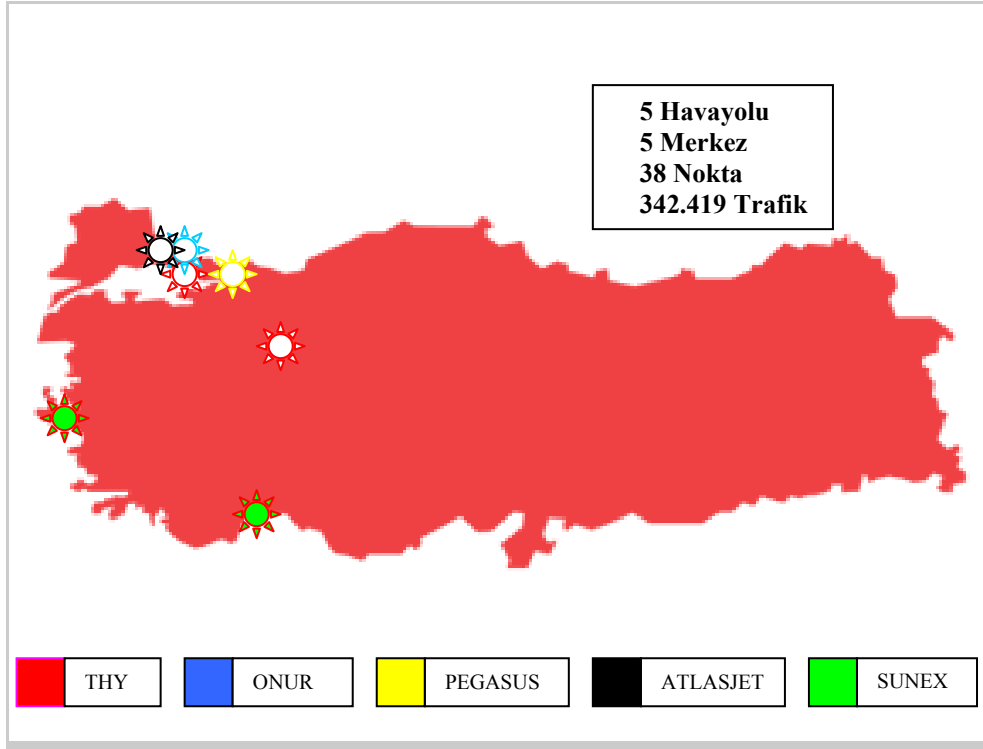
Şekil-8. AB'de Havayolu Taşıyıcılarının Tiplerine Göre Haftalık Koltuk Sayıları



Şekil-9. 2010 Yılı İtibariyle Planlanan Avrupa Ortak Havacılık Alanı Haritası



Şekil-10. 2002/2003 Kış Tarife Döneminde İç Hatlarda Yapılan Seferler



Şekil-11. 2006 Yaz Tarife Döneminde İç Hatlarda Yapılan Seferler

EK - 2 TABLOLAR

Düzenleme Şekli ve Numarası	Alanı	Amacı	Kabul Tarihi
Konsey Tüzüğü 3975/87	Rekabet	Hava taşımacılık sektöründe rekabet kurallarının uygulanmasına başlamak	14.12.1987
Konsey Kararı 87/601	Ücret tarifeleri	Tarifeli seferler için ücretlerde esneklik sağlamak	1987
Konsey Kararı 87/602	Kapasite	Tarifeli seferler için kapasitede esneklik sağlamak	1987
Konsey Tüzüğü 2299/89	Bilgisayarlı Rez. Sistemleri	Hava yolu ile seyahat eden yolcuların çıkarlarını korumak	24.07.1989
Konsey Tüzükleri 2342-2343-2344/90	Rekabet, Serbestleşme	1987 yılında atılan adımları ilerletmek (daha rekabetçi ve daha serbest politikalar uygulamak)	24.07.1990
Konsey Tüzüğü 295/91	Çifte Rezervasyon	Fazla rezervasyon dolayısıyla uçağa alınamayan yolcuların haklarını korumak	04.02.1991
Konsey Tüzükleri 2407-2408-2409/92	Lisans, hava yolu pazarına erişim ve ücretler	AB içerisindeki hatlara Topluluk hava taşıyıcılarının serbestçe erişimini sağlamak, ücretleri serbestleştirmek	23.07.1992
Konsey Tüzüğü 95/93	Slot Tahsisi	Kapasitesi kısıtlı olan hava alanları için slotların eşit, adil ve şeffaf bir şekilde dağıtılmasını sağlamak	18.01.1993
Konsey Direktifi 96/67	Yer Hizmetleri	Yer hizmetleri pazarına girişi serbestleştirmek	15.10.1996
Konsey Talimatı	Devlet Yardımı	Rekabete kurallarına aykırı düşmeyecek şekilde, belirli hava alanı ve hava yollarına yardım sağlamak	09.12.2005

Tablo-1. AB'nin Havacılık Ekonomisi Alanında Yaptığı Düzenlemeler

Düzenleme Şekli ve Numarası	Alanı	Amacı	Kabul Tarihi
Konsey Tüzüğü 3922/91	Teknik Kurallar ve İdari prosedürler	Teknik kurallar ve idari prosedürlerle ilgili uyum sağlamak	16.12.1991
Konsey Direktifi 91/670	Lisans (Sektör Çalışanları için)	Sivil havacılık alanında çalışan kişilerin lisans ve niteliklerinin karşılıklı kabulü için Topluluk prosedürü geliştirmek. Hem emniyetli seyahat hem de çalışanların serbestçe dolaşımı amaçlanmaktadır	16.12.1991
Konsey Tüzüğü 2407/92	Lisans (Hava Yolu İşletmeleri İçin)	Hava yolu işletmeleri için lisans almadan önce yerine getirmeleri gereken ekonomik ve teknik yetkinliklerine ilişkin şeffaf ve ayrımcılık gözetmeyen kurallar koymak	23.07.1992
Konsey Direktifi 94/56	Kaza-Kırım	Kaza-kırım sonrası inceleme yaparak, muhtemel kazaların önüne geçmek	21.11.1994
Konsey Tüzüğü 2027/97	İşletme Sorumluluğu	Hava yolu işletmesi sorumlulukları ile ilgili kuralların uyumlaştırılmasını sağlamak	09.10.1997
Parlamento ve Konsey Tüzüğü 1592	EASA	EASA'nın kurulması ve sivil havacılık alanında ortak kurallar oluşturmak	15.07.2002
Parlamento ve Konsey Tüzüğü 2320/2002	Havacılık Güvenliği	Havacılığın işlemlerini olumsuz yönde etkileyecek yasadışı faaliyetlerin engellenmesini sağlamak	16.12.2002
Parlamento ve Konsey Direktifi 2003/42	Olayların Rapor Edilmesi	Havacılık emniyeti ile ilgili bilgilerin, raporlanması, toplanması, depolanması, korunması ve yayınlanması zorunlu hale getirilerek havacılık kazalarının önüne geçmek	13.06.2003
Parlamento ve Konsey Direktifi 2004/36	Üçüncü Ülke Hava Araçlarının Emniyeti	Hava araçlarının uluslararası emniyet standartlarına uymalarını sağlamak	21.04.2004
Parlamento ve Konsey Tüzüğü 2111/2005	Hava Yolu İşletmesinin Kimliği	Ramp denetlemesini zorunlu hale getirmek ve yolculara rezervasyon yaptırdığı hava yolunun kimliği hakkında bilgi edinme hakkını tanımak	14.12.2005

Tablo-2. AB'nin Havacılık Alanında Yaptığı Teknik Düzenlemeler

Düzenleme Şekli ve Numarası	Alanı	Amacı	Kabul Tarihi
Konsey Direktifi 93/65	Tek Avrupa Hava Sahası	Hava trafik yönetiminde etkinliğin artırılması için Topluluk standartlarının üretilmesi ve tanımlamasını yapmak	19.07.1993
Parlamento ve Konsey Tüzüğü 549/2004	Tek Avrupa Hava Sahası	Hava emniyeti ihtiyaçlarının ve kapasitenin etkin şekilde kullanılması için, hava sahasının oluşturulmasına yönelik çerçeveyi yapılandırmak	10.03.2004
Parlamento ve Konsey Tüzüğü 550/2004	Tek Avrupa Hava Sahası	Emniyetli ve etkin hava seyrüsefer hizmetleri sağlamak	10.03.2004
Parlamento ve Konsey Tüzüğü 551/2004	Tek Avrupa Hava Sahası	Tek Avrupa Sahasının organizasyonu ve kullanımı için farklı uygulamaları ortadan kaldırmak	10.03.2004
Parlamento ve Konsey Tüzüğü 552/2004	Tek Avrupa Hava Sahası	Avrupa Hava Trafik Yönetim Ağı içinde kullanılan sistemlerin, prosedürlerin ortak bir biçimde işletilmesini sağlamak	10.03.2004
Parlamento ve Konsey Direktifi 2006/23	Tek Avrupa Hava Sahası	Hava kontrolörlük lisansı çıkartarak Avrupa Hava Trafik Kontrol sistemi faaliyetlerini geliştirmek ve emniyet standardını arttırmak	05.04.2006
Komisyon Tüzüğü 1794/2006	Tek Avrupa Hava Sahası	Uçuşun her aşamasında sağlanan hava seyrüsefer hizmetleri için ortak bir ücretlendirme programı uygulamak	06.12.2006
Konsey Tüzüğü 219/2007	Tek Avrupa Hava Sahası	Avrupa Hava Trafik Yönetim Sistemini modernize etmek için ortak bir girişim oluşturmak	27.02.2007

Tablo-3. Tek Avrupa Hava Sahasına Yönelik Düzenlemeler

Düzenleme Şekli ve Numarası	Alanı	Amacı	Kabul Tarihi
Parlamento ve Konsey Tüzüğü 437/2003	İstatistik	Güvenli bir veri tabanı oluşturmak	27.02.2003
Parlamento ve Konsey Tüzüğü 785/2004	Sigorta	Hava taşıyıcılarına ve uçak operatörlerine yolcu, bagaj, kargo ve üçüncü şahısların havacılıkla ilgili özel sorumluluklara bağlı olan riskleri kapsamı için sigorta zorunluluğu getirmek	21.04.2004
Konsey Tüzüğü 2027/97	Yolcu Hakları	Montreal Anlaşmasını onaylayarak, hava yolu işletmelerinin bagaj, eşya ve yolculara olan sorumluluklarını modernize etmek	09.10.1997
Parlamento ve Konsey Talimatı	Yolcu Hakları	Yolcu haklarını korumak ve yolcuları bilgilendirmek	21.06.2000
Parlamento ve Konsey Tüzüğü 889/2002	Yolcu Hakları	Montreal Anlaşmasını iç hat uçuşlarına da uygulamak	2002
Parlamento ve Konsey Tüzüğü 261/2004	Yolcu Hakları	Fazla rezervasyona bağlı olarak uçağa alınmayan yolcuların haklarını korumak	11.02.2004
Parlamento ve Konsey Tüzüğü 1107/2006	Yolcu Hakları	Hareket kabiliyeti az olan kişilere (yaşlı, engelli, hasta vb.) normal yolculardan daha fazla imkan sağlamak	05.07.2006
Konsey Direktifi 89/629	Çevre Koruma	Uçaklara gürültü kısıtlaması getirmek	04.12.1989
Komisyon Dokümanı	Çevre Koruma	AB'nin çevre dostu politikaların devam ettirmek ve güçlendirmek	01.12.1998
Komisyon Talimatı 640	Çevre Koruma	Çevre kirliliğini azaltmak için çeşitli önlemler almak	1999

Tablo-4. AB'nin Muhtelif Havacılık Düzenlemeleri

Düzenleme Şekli ve Numarası	Alanı	Amacı	Kabul Tarihi
ATAD Kararı 2002	Havacılık Dış Politikası	Uluslar arası hava ulaştırma anlaşmalarında AB Komisyonu'nu etkin kılmak	05.11.2002
Parlamento ve Konsey Tüzüğü 847/2004	Havacılık Dış Politikası	Üye ülkeler ile üçüncü ülkeler arasında anlaşmalar yapmak için yasal çerçeve oluşturmak	29.04.2004
Komisyon Talimatı 2004/74	Havacılık Dış Politikası	AB üyesi olmayan komşu ülkelerle havacılık alanında tutarlı politikalar geliştirmek	2004
Komisyon Talimatı 2005 / 79	Havacılık Dış Politikası	Havacılık alanında Topluluk dış politikası geliştirmek	11.03.2005
Komisyon Anlaşması 2005	Havacılık Dış Politikası	Rusya ile ilişkilerin geliştirilmesi ve Sibiryaya üzerinden yapılan Topluluk taşıyıcılarının seferlerinden ücret alınmamasına yönelik anlaşma	2005
Komisyon Anlaşması 2006	Havacılık Dış Politikası	Avrupa-Akdeniz (Euromed) Havacılık Anlaşması kapsamında Fas ile anlaşma yapılması	2006

Tablo-5. AB'nin Havacılık Dış Politikası İçin Yaptığı Düzenlemeler

Düzenleme Şekli ve Numarası	Alanı	Amacı	Kabul Tarihi
Kanun 2920	Sivil Havacılık	Sivil havacılık faaliyetlerinin ulusal çıkarlara ve uluslararası ilişkilere uygun yapılmasını sağlamak	19.10.1983
Kanun Hakkında Kararname 233	Kamu İktisadi Teşebbüsleri	İlgili kanun çerçevesinde DHMİ faaliyetlerinin KİT statüsünde sürdürülmesi	1984
Kanun 3322	DLHİ	DLHİ'nin yeniden yapılandırılması	19.11.1986
Kanun 3348	Ulaştırma (Bakanlık teşkilat ve görevleri hk.)	Ulaştırma ve haberleşme sistem ve hizmetlerini ülke ihtiyaçlarına uygun olarak geliştirmek	17.04.1987
Kanun 3396	Yap-İşlet-Devret Modeli	Kamu kurum ve kuruluşlarında ileri teknoloji ve yüksek maddi kaynak gerektiren yatırımların YİD Modeli ile yapılmasını sağlamak	13.06.1994
Kanun 4647	Ücret tarifeleri	2920 sayılı yasanın 25. maddesini değiştirmek suretiyle bilet ücretlerinde serbestlik sağlamak	19.04.2001
Kanun 5431	SHGM (Teşkilat ve görevleri)	SHGM'nin yeniden yapılandırılması	10.11.2005

Tablo-6. Türkiye'de Sivil Havacılık Alanında Düzenlenen Kanunlar

Düzenleme Şekli ve Numarası	Alanı	Amacı	Kabul Tarihi
Yönetmelik SHD:T-34	Tescil	Sivil hava araçlarının devlet sivil hava vasıtaları sicilinde tescil olmasını sağlamak	02.02.1967
Yönetmelik SHD:T-43	Lisanslandırma (personel)	Tüm Uçuş Teknisyenlerinin uçuş teknisyeni lisansına sahip olmalarını şart koşturmak	10.01.1972
Yönetmelik SHD:T-44	Lisanslandırma (personel)	Tüm Dispeçerlerin lisans sahibi olmalarını şart koşturmak	10.01.1972
Yönetmelik SHY-1	Lisanslandırma (personel)	Uçak pilotu olarak çalışacak personelin lisans, yetki, yetkilendirme ve sertifika almalarına ilişkin usul ve esasları belirlemek	06.06.2006
Yönetmelik SHY-22	Yer Hizmetleri	Yer hizmetlerinin uluslararası seviyede yapılmasını sağlamak, tekeli kaldırmak ve ücret tarifelerini belirlemektir	28.08.1996
Talimat	Slot Tahsisi	Sektörde adil rekabet sistemini yerleştirmek	31.08.2006 (Rev.)
Yönetmelik SHY-6A	Lisanslandırma (havayolları)	Havayolu şirketlerine işletme ruhsatı vermek için teknik, idari ve mali koşulları belirlemek	01.06.2007
Talimat SHT-6A-50	Uçuş Süresi	Uçucu ekip uçuş sürelerini belirlemek	07.06.2005 (Rev.)
Yönetmelik SHY-13	Kaza-Kırım	Sivil hava araçlarının sebep olduğu ve karşılaştığı kaza ve olaylarla ilgili faaliyetleri düzenlemek	31.12.2005

Tablo-7. Türkiye’de Ekonomik ve Teknik Alanda Yapılan Düzenlemeler

Düzenleme Şekli ve Numarası	Alanı	Amacı	Kabul Tarihi
Yönetmelik SHY-145	Onaylı Bakım Kuruluşları	Havaaracı ve parçalarına bakım yapacak işletmelerle ilgili düzenlemeler yapmak	09.07.2004
Yönetmelik SHY-147	Havaaracı Bakım Eğitimi Kuruluşları	Bakım teknisyeni lisansı alacak personele eğitim verecek kuruluşları yetkilendirmek	30.06.2006
Yönetmelik SHY-M	Bakım	Havayolu işletmelerinin hava araçlarının uçuşa elverişliğini korumak için kurmaları gereken bakım sistemi konusunda usul ve esasları belirlemek	19.08.2004
Yönetmelik SHY-65-01/ 65-02	Hava Trafik	Hava trafiğinin emniyetli işlemesi için önlemler almak	30.01.2007 31.01.2007
Talimat	Uçuşa Elverişlilik Sertifikası	Türk uçak siciline kayıtlı /kaydedilecek sivil uçaklara, uçuşa elverişlik sertifikası verilmesine yönelik düzenlemeler yapmak	09.01.2001
Yönetmelik SHY-25	İstatistik	Sivil havacılık faaliyetleriyle ilgili olarak Ulaştırma Bak.'a istatistiki bilgilerin verilmesini sağlamak	01.04.1999
Talimat SHT-36-1A	Çevre	Gürültüyü azaltmak	01.04.2002
Yönetmelik	Sigorta	Türk havasahasını kullanan işletmelere “üçüncü şahıs mali mesuliyet sigortası” ile üçüncü şahıslara gelecek zararlar için sigorta yaptırma zorunluluğu getirmek	15.11.2005
Yönetmelik	Sigorta	“Mali mesuliyet sigortası” ile yolcu, bagaj, yük ve postaya gelebilecek zararlara karşı sigorta yaptırma zorunluluğu getirmek	15.11.2006

Tablo-8. Türkiye’de Teknik ve Muhtelif Alanlarda Yapılan Düzenlemeler

AVRUPA	ORTA DOĞU	AFRİKA	ORTA ASYA	UZAK DOĞU	AMERİKA	AVUSTRALYA
26 AB Üyesi Ülke	İran	Cezayir	Azerbaycan	Çin H.C.	ABD	Avustralya
İsviçre	Irak	Etiyopya	Kazakistan	Japonya	Brezilya	Yeni Zelanda
Norveç	Kuveyt	Fas	Türkmenistan	G. Kore	Arjantin	
Rusya Fed.	Umman	Libya	Kırgızista	Hindistan	Küba	
Ukrayna	BAE	Nijerya	Özbekistan	Endonezya		
Beyaz Rusya	İsrail	Sudan	Afganistan	Malezya		
Makedonya	Katar	G. Afrika	Pakistan	Singapur		
Bosna Hersek	Lübnan	Kenya	Bangladeş	Tayland		
Hırvatistan	Suriye	Mısır	Gürcistan	Hong Kong		
Moldova	S. Arabistan	Tunus	Moğolistan	Sri Lanka		
Arnavutluk	KKTC	Kamerun	Tacikistan			
Sırbistan-Karadağ	Ürdün	Senegal				
	Bahreyn					
	Yemen					
37	14	12	11	10	4	2

TOPLAM: 90 Ülke

Tablo-9. Türkiye'nin İkili Hava Ulaştırma Anlaşması Yaptığı Ülkeler

KAYNAKÇA

Kitaplar:

- [1] Şeref Ünal, Avrupa Birliği Hukukuna Giriş, Yetkin Yayınevi Birinci Baskı, Ankara 2007, s.20-21.
- [2] M. Serdar Palabıyık-Ali Yıldız, Avrupa Birliği, ODTÜ Yayıncılık, Ankara 2006, s.41.
- [3] T. R. Reid (Çeviri:Nur Küçük), Avrupa Birleşik Devletleri, Salyangoz Yayınları Birinci Baskı, İstanbul 2007, s.387
- [4] Paul Stephen Dempsey, European Aviation Law, 2004 Kluwer Law International, First Edition the Hague, p.27.

Dergiler:

- [5] Jorgen Lindergaad, "Wanted-A Sustainable European Airline Industry," Scanorama Magazine, 2003 February.
- [6] Antonela Arhin, Southeast European Times, 31.05.2006.
- [7] T.C. Başbakanlık Türkiye İstatistik Kurumu Haber Bülteni, Dış Ticaret İstatistikleri, Sayı:212, 29 Aralık 2006.

Tezler:

- [8] Ender Gerede, "Havayolu Taşımacılığında Küreselleşme ve Havayolu İşbirlikleri-THY AO'da Bir Uygulama", Yayınlanmamış Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2002 s.6-9.
- [9] Metin Hassu, Rekabet Hukuku ve Hava Taşımacılığı Sektörü, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi, Yayın No: 0150, Ankara, 2004, s.6-7.

Dokümanlar:

- [10] How the EU Works, European Documentation, European Commission Directorate General for Press and Communication Publications, Brussels 2003, p.3.
- [11] ICAO Doc. 9626, Manual on the Regulation of International Air Transport, Second Edition 2004.
- [12] ICAO Doc. 8973, Seventh Edition of the Security Manual.
- [13] ECAC Policy Statement In the Field of Civil Aviation Facilitation, ECAC Doc. No.30 (Part I), 10th Edition, December 2006.

Raporlar:

- [14] Devlet Planlama Teşkilatı, Ulaştırma (Havayolu Ulaştırması) Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara 2001, s.1.
- [15] Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2007 Faaliyet Raporu, s.53.

[16] Annals of the Association of American Geographers, Blackwell Publishers, Oxford 1997, p.238-263

[17] AB Komisyonu Türkiye İlerleme Düzenli Raporları (1998-2007).

Konvansiyon:

[18] 7 Aralık 1944 Şikago Konvansiyonu, 1. Madde “Tarifeli Seferler”.

Yazılı ve Görsel Basın:

[19] CNN TÜRK, Türkiye - AB Müzakereleri Başladı, 4 Ekim 2005, 10:05.

[20] Emre Alkın, “Tarama Süreci Ne Durumda”, Halka ve Olaylara Tercüman, 19 Şubat 2006.

Sunumlar:

[21] Daniel Calleja, Presentation on European Union Air Transport Policy, at Royal Aeronautical Society - Montreal Branch, 10 April 2008, Canada.

[22] Daniel Calleja, Presentation on EC - Turkey Aviation Discussions at Directorate General of Civil Aviation - Ankara, 3 December 2007, Turkey.

[23] Ulrich Schulte Strathaus, Workshop on EU Competition Law and Aviation Economic Rules in Air Transport, Presentation in Ljubljana, 12-13 July 2005, Slovenia.

Resmi Gazeteler:

[24] Türkiye’de sivil havacılık alanından çıkarılan Kanun ve Yönetmeliklerin yayınlandığı resmi gazeteler.

[25] Laws, Regulations and Directives published in Official Journals of EC on air transport field.

Arşiv:

[26] Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Hava Ulaşım Daire Başkanlığı Arşivi.

Web Sayfaları:

[27] <http://www.abgs.gov.tr/index.php?p=106&l=1>, 16.03.2008.

[28] http://www.tbmm.gov.tr/ul_kom/akpm/orta/main_genel.html, 19.11.2008.

[29] http://consilium.europa.eu/cms3_fo/showPage.asp?id=429&lang=en, 16.03.2008

[30] <http://www.ikv.org.tr/sozluk2.php?ID=973>, 16.03.2008.

[31] <http://www.ecac-ceac.org/index.php?content=presentation&idMenu=1>, 17.03.2008.

[32] <http://www.jaa.nl/introduction/introduction.html>, 17.03.2008.

[33] http://www.easa.eu.int/home/aboutus_en.html, 17.03.2008.

[34] http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/g_links.php, 17.03.2008.

[35] http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/index_en.htm, 18.03.2008.

[36] http://www.europarl.europa.eu/factsheets/4_5_5_en.htm, 19.03.2008.

[37] <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l24253.htm>, 24.03.2008.

[38] <http://www.shgm.gov.tr/index2.html>, 28.05.2008.

[39] http://www.dhmi.gov.tr/dosyalar/dhmi_hakkinda.asp, 28.05.2008.

[40] http://www.dlh.gov.tr/kurumsal_bilgi/tarihce.htm, 28.05.2008.

[41] <http://www.abgs.gov.tr/index.php?p=59&l=1>, 11.07.2008.

[42] <http://www.dtm.gov.tr/dtmweb/index.cfm?action=detay&yayinID=262&icerikID=360&dil=TR>, 14.07.2008.