

T.C.  
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
AVRUPA BİRLİĞİ ANABİLİM DALI  
AVRUPA BİRLİĞİ PROGRAMI  
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**AVRUPA BİRLİĞİ ULAŞTIRMA POLİTİKASI**  
**ve**  
**TÜRKİYE’NİN UYUMU**

**Selim ÇALIK**

Danışman  
**Yrd. Doç. Dr. Hakan AY**

2008

## **YEMİN METNİ**

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Avrupa Birliđi Ulaştırma Politikası ve Türkiye'nin Uyumunu” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı dűşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gűsterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

22.09.2008

Selim ÇALIK

## YÜKSEK LİSANS TEZ SINAV TUTANAĞI

### Öğrencinin

**Adı ve Soyadı** : Selim ÇALIK  
**Anabilim Dalı** : Avrupa Birliği ABD  
**Programı** : Avrupa Birliği  
**Tez Konusu** : AB Ulaştırma Politikası ve Türkiye'nin Uyumu  
**Sınav Tarihi ve Saati** :

Yukarıda kimlik bilgileri belirtilen öğrenci Sosyal Bilimler Enstitüsü'nün ..... tarih ve ..... sayılı toplantısında oluşturulan jürimiz tarafından Lisansüstü Yönetmeliği'nin 18. maddesi gereğince yüksek lisans tez sınavına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini ..... dakikalık süre içinde savunmasından sonra jüri üyelerince gerek tez konusu gerekse tezin dayanağı olan Anabilim dallarından sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin,

BAŞARILI OLDUĞUNA	<input type="radio"/>	OY BİRLİĞİ	<input type="radio"/>
DÜZELTİLMESİNE	<input type="radio"/>	OY ÇOKLUĞU	<input type="radio"/>
REDDİNE	<input type="radio"/>		

ile karar verilmiştir.

Jüri teşkil edilmediği için sınav yapılamamıştır. \*\*\*  
Öğrenci sınava gelmemiştir. \*\*

- \* Bu halde adaya 3 ay süre verilir.  
\*\* Bu halde adayın kaydı silinir.  
\*\*\* Bu halde sınav için yeni bir tarih belirlenir.

Tez burs, ödül veya teşvik programlarına (Tüba, Fulbright vb.) aday olabilir.	<input type="radio"/>	Evet
Tez mevcut hali ile basılabilir.	<input type="radio"/>	
Tez gözden geçirildikten sonra basılabilir.	<input type="radio"/>	
Tezin basımı gerekliliği yoktur.	<input type="radio"/>	

### JÜRİ ÜYELERİ

.....	<input type="checkbox"/>	Başarılı	<input type="checkbox"/>	Düzeltilme	<input type="checkbox"/>	Red	.....
.....	<input type="checkbox"/>	Başarılı	<input type="checkbox"/>	Düzeltilme	<input type="checkbox"/>	Red	.....
.....	<input type="checkbox"/>	Başarılı	<input type="checkbox"/>	Düzeltilme	<input type="checkbox"/>	Red	.....

### İMZA

**ÖZET**  
**Yüksek Lisans Tezi**  
**Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye'nin Uyumunu**  
**Selim ÇALIK**

**Dokuz Eylül Üniversitesi**  
**Sosyal Bilimler Enstitüsü**  
**Avrupa Birliği Anabilim Dalı**  
**Avrupa Birliği Programı**

Siyasi bir birlik olma yolunda ilerleyen Avrupa Birliği'nin oturduğu temellerden biri de mal ve kişilerin serbest dolaşımıdır. Günümüzde gelişen teknoloji ile birlikte hızla artan elektronik ticaret içinde dahi, sanal ürünler hariç, diğer bütün ürünlerin, alıcısına ulaştırılması için nihayetinde yine fiziksel olarak taşınması gerekir. Taşımacılık dış ticaretin, turizmin, günlük hayatımızın önemli bir parçasıdır. Ulaştırmanın ekonomiye, sosyal hayata ve çevreye doğrudan ve dolaylı etkileri bulunmaktadır.

AB ortak bir ulaştırma politikası oluşturma gereğini ortaya koymuştur. Karayolu ulaşımının yoğunluğunu diğer ulaşım modellerine kaydırmak için çeşitli tedbirler alınmış, kazalarda ölen insan sayısını yarıya indirme yönünde konulan hedef doğrultusunda ilerleme kaydedilmiştir. Demiryollarının tekrar canlandırılması için kombine taşımacılık teşvik edilmektedir. Ticari taşımacılıkta önemli pay sahibi olan deniz ulaşımında, güvenliğin artırılması ve çevre felaketlerinin önlenmesi için çalışmalar yapılmaktadır. Havayolu ulaşımında tek bir pazar oluşturmak hedeflenmektedir. Tüm ulaşım modellerinde, piyasa ekonomisine geçişin önündeki engellerin kaldırılması ve serbest rekabetin açılması takip edilmektedir.

Karayolu ulaşımının hakim olduğu ülkemizde trafik kazalarında her yıl binlerce kişi hayatını kaybetmektedir. Demiryolları ulaşımı, özellikle Marmaray ve hızlı tren projeleri ile atağa kalkmıştır. Üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye'de denizcilik hakettiği yeri bulamamıştır. Havayolu ulaşımı, gerçekleşen serbestleşmeden sonra gelişmektedir.

Türkiye'de mevzuat AB müktesebatına homojen olmayan şekilde kısmen uyumludur. Karayolu ulaşımının diğer ulaşım modellerine yönlendirmek uzun ve zorlu bir süreç olacaktır. Demiryolları alanında altyapı inşaatları ve mevzuat çalışmaları sürmektedir. Denizyolu ulaşımında uluslararası anlaşmalara taraf olunması gerekmektedir. Havayolu ulaşımında, kamu hizmet yükümlülükleri ve uluslararası anlaşmalardan kaynaklanan bazı kısıtlamalar bulunmaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Ulaştırma Politikası, Kara, Demiryolu, Deniz, Havayolu Taşımacılığı, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları, Pan-Avrupa Ulaştırma Ağları

## **ABSTRACT**

**Thesis  
European Union Transport Policy and Cohesion of Turkey  
Selim ÇALIK**

**Dokuz Eylul University  
Institute of Social Sciences  
Department of European Union  
European Union Program**

**Free movement of goods and people is one of the main principles of European Union. Electronic trade is improving with technologic development, but all products, except for virtual ones, should be transported eventually. Transportation is an important piece of foreign trade, tourism and our daily life. Transportation has direct and indirect effects on economy, social life and environment.**

**EU has put the need of a common transportation policy into reality by regulations in acquis. The domination of land transport should be transferred to other models. The project trying to half the deaths is successfully continuing. Railways transport is to be revitalized, multimodal transport is encouraged. There are studies to improve safety at sea and prevent environmental disasters. To form a Single European Sky is one of the aims in air transport. EU tries to remove obstacles in preventing market economy and free competition.**

**Every year thousands of people die on roads in Turkey, which is dominated by land transport. Particularly Marmaray and high speed train projects are revitalizing the rail transport. Sea transport is lacking in Turkey with seas surrounding the country. Air transport is improving after liberalization of the market.**

**The implementation of EU acquis is partial in Turkey. It would be a long process to transfer the domination of land transport to other models. There are infrastructure and regulatory studies in railway sector. International agreement should be signed in sea transport. Public service requirements and international aviation agreements should be considered in air transport.**

**Key Words:** Transport Policy, Road, Railway, Sea, Air Transport, Trans-European Transport Network, Pan-European Transport Network

**AVRUPA BİRLİĞİ ULAŞTIRMA POLİTİKASI**  
**ve**  
**TÜRKİYE’NİN UYUMU**

YEMİN METNİ .....	ii
SINAV TUTANAĞI.....	iii
ÖZET .....	iv
ABSTRACT .....	v
İÇİNDEKİLER.....	vi
KISALTMALAR.....	x
TABLolar.....	xiii
ŞEKİLLER.....	xiv
GRAFİKLER.....	xv
HARİTALAR.....	xvi
GİRİŞ .....	1

**BİRİNCİ BÖLÜM**

**AVRUPA BİRLİĞİ’NDE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ**

1. AB’de Ulaştırma Sektörüne Genel Bakış .....	4
2. Karayolu Taşımacılığı.....	5
2.1. AB Karayolu Taşımacılığı.....	6
2.2. AB Ulaştırma Politikası’nda Karayolu Taşımacılığı .....	10
2.2.1. Pazara Giriş.....	10
2.2.2. Karayolu Yük Taşımacılığı.....	11
2.2.2.1. Karayolu Yük Taşımacılığında Kabotaj .....	12
2.2.2.2. Sürücü Tasdiknamesi.....	13
2.2.2.3. Kiralık Araçlar.....	13
2.2.3. Yolcu Taşımacılığı .....	14
2.2.3.1. Yolcu Taşımacılığında Genel Kurallar .....	14
2.2.3.2. Karayolu Yolcu Taşımacılığında Kabotaj.....	15
2.2.3.3. AB Üyesi Olmayan Ülkelerle Bağlantılar .....	15
2.3. Karayolu Ücretlendirme .....	16
2.4. Karayolu Güvenliği ve Sosyal Teminatlar .....	19
2.4.1. Karayolu Güvenliği .....	19
2.4.2. Sosyal Teminatlar.....	23
2.4.3. Teknolojik Gelişmeler .....	25
2.5. Etki Değerlendirme Raporu .....	26
3. AB’de Demiryolu Taşımacılığı .....	27
3.1. Demiryolu Ulaşımına Genel Bakış .....	27
3.1.1. AB’de Demiryolu Taşımacılığında Mevcut Durum.....	28
3.1.2. Demiryolu Taşımacılığında Azalan Rekabet .....	32
3.1.2. Hızlı Trenler.....	33
3.2. Demiryolu Taşımacılığında AB Düzenlemeleri .....	34
3.2.1. 1990’lı Yıllar.....	34
3.2.2. 1996 Beyaz Kitap .....	35
3.2.3. Birinci, İkinci ve Üçüncü Demiryolu Paketleri.....	36

3.2.4. Altyapı Paketlerinin Üye Ülkeler Tarafından Uygulanması.....	37
3.2.5. 2001 Beyaz Kitap ve 2006 Dönem Ortası Değerlendirmesi.....	39
3.3. Birlikte İşlerlik.....	41
4. Denizyolu Taşımacılığı.....	42
4.1. AB’de Denizyolu Taşımacılığı.....	43
4.2. Denizyolu Taşımacılığında AB Düzenlemeleri.....	44
4.2.1. Pazar Erişimi ve Rekabet.....	44
4.2.2. Avrupa Denizlerinde Kabotaj.....	46
4.2.3. Denizde Güvenlik.....	46
4.2.4. Sosyal ve Çevresel Mevzuat.....	50
4.3. Deniz Otoyolları ve Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı.....	51
5. Havayolu Ulaşımı.....	51
5.1. AB’de Hava Taşımacılığı.....	52
5.2. Hava Ulaşımında AB Düzenlemeleri.....	53
5.2.1. Pazara Erişim ve Rekabet.....	54
5.2.1.1. Birinci, ikinci ve Üçüncü Liberalleşme Paketleri.....	54
5.2.1.2. Etki Değerlendirme Raporu.....	55
5.2.2. Uluslararası Havacılık: Açık Gökler.....	57
5.2.3. Havalimanları.....	59
5.2.4. Havacılık Güvenliği.....	60
5.2.5. Hava Taşımacılığı ve Çevre.....	60
5.3. Tek Avrupa Hava Sahası.....	62
6. Avrupa Ulaşım Ağları ve Finansmanı.....	64
6.1. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T).....	64
6.1.1. TEN-T Projeleri Finansmanı.....	66
6.1.2. Marco Polo Programı.....	67
6.2. Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları.....	67
6.3. TRACECA – Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru.....	69

## İKİNCİ BÖLÜM

### TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ

1. Türkiye’de Ulaştırma Sektörü’ne Genel Bakış.....	72
2. Türkiye’de Karayolu Taşımacılığı.....	74
2.1. Sayılarla Karayolu Ulaşımı.....	75
2.2. Ulaştırma Pazarı.....	78
2.2.1. Pazara Erişim.....	79
2.2.2. Yurtiçi Taşımacılık.....	80
2.2.3. Uluslararası Taşımacılık.....	81
2.2.4. Transit Taşımalar.....	82
2.2.5. Avrupa’da Pazar Engelleri.....	82
2.3. Birleşik Taşımacılık.....	84
2.3.1. Ro-Ro Taşımacılığı.....	85
2.3.2. Ro-La Taşımacılığı.....	85
2.4. Karayollarında Fiyatlandırma.....	86

2.5. Finansal Yapı .....	86
2.6. Profesyonel Yeterlilik - Eğitim Faaliyetleri .....	86
2.7. Yönetmeliklerin Uygulanması ve Haksız Rekabet .....	87
2.8. Karayolu Taşımacılık Sektörü İstatistikleri .....	87
3. Türkiye’de Demiryolu Taşımacılığı .....	88
3.1. Demiryollarının Tarihi .....	88
3.2. Mevcut Demiryolu Altyapısı .....	90
3.2.1. Altyapı ve Taşımacılık Kamu İşletmesi .....	91
3.2.2. Mali Durum ve Devlet Yardımları .....	92
3.2.3. Mevcut Demiryolu Mevzuatı .....	93
3.3. Türk Demiryolu Sektörünün ve TCDD’nin Yeniden Yapılandırılması.....	95
3.3.1. Yeni Türk Demiryolu Sektörü’nün Yeni Yapısı .....	98
3.3.2. Türkiye’de Demiryolu Projeleri.....	101
4. Türk Denizyolu Taşımacılığı.....	105
4.1. Türkiye’de Limanlar .....	105
4.1.1. Özelleştirilen TDİ Limanları.....	107
4.1.2. TCDD Limanlarının Özelleştirilmesi .....	107
4.1.3. Denizyolu Taşımacılığında Fiyatlandırma.....	108
4.2. Türk Denizcilik Pazarı.....	108
4.2.1. Türk Gemi Sicili.....	108
4.2.2. Paris MoU Liman Devleti Denetimi.....	110
4.2.3. Dış Ticaret - İhracat ve İthalat Nakliyesi.....	111
4.3. Yasal Çerçeve .....	112
4.3.1. Uluslararası Kurallar ve Düzenlemeler .....	112
4.3.2. Türkiye Denizlerinde Kabotaj.....	112
4.3.3. Gümrük İşlemleri .....	113
4.4. İstanbul ve Çanakkale Boğazları.....	113
4.4.1. Boğazlarda Büyük Deniz Kazaları.....	114
4.4.2. Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi.....	115
4.5. Seyrüsefer İzleme ve Kontrol Sistemleri.....	115
5. Türkiye’de Havayolu Ulaşımı .....	116
5.1. Türkiye’de Havayolu Ulaştırma Pazarı .....	117
5.2. Türkiye’de Havalimanları.....	119
5.3. Türkiye’de Hava Ulaşımında Düzenlemeler .....	120
5.3.1. İşletme Lisansları .....	120
5.3.2. Uçuş İzni ve Slot Tahsisi .....	121
5.3.3. Havayolu Ücretlendirme.....	121
5.3.4. Uluslararası Hava Ulaşım Anlaşmaları .....	122
5.4. Havayolu Sektöründe Kamu Etkisi.....	122
5.4.1. Kamu Hizmet Yükümlülüğü.....	122
5.4.2. Devlet Yardımları.....	123
5.4.3. Sektörde Özelleştirme Faaliyetleri .....	123
5.5. Yer Hizmetleri .....	124



## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### TÜRKİYE’NİN AB ULAŞTIRMA POLİTİKASINA UYUMU

1. Türkiye’nin AB Karayolu Taşımacılığı Mevzuatına Uyumu .....	125
1.1. 2007 Yılında Çıkarılması Öngörülen İkincil Düzenlemeler.....	126
1.2. 2007–2008 Döneminde Çıkarılmasında Yarar Görülen Yasal Düzenlemeler ...	127
1.3. 2008 Yılında Çıkarılması Öngörülen İkincil Düzenlemeler.....	127
1.4. 2009 Yılında Çıkarılması Öngörülen İkincil Düzenlemeler.....	128
1.5. 2010–2013 Yılları Arasında Çıkarılması Öngörülen İkincil Düzenlemeler..	128
2. Türkiye’nin AB Demiryolu Taşımacılığı Mevzuatına Uyumu .....	129
2.1. 2007 Yılında Çıkarılması Öngörülen İkincil Düzenlemeler.....	129
2.2. 2007–2008 Döneminde Çıkarılmasında Yarar Görülen Yasal Düzenlemeler ...	130
2.3. 2008 Yılında Çıkarılması Öngörülen İkincil Düzenlemeler.....	130
2.4. 2009 Yılında Çıkarılması Öngörülen İkincil Düzenlemeler.....	131
3. Türkiye’nin AB Denizyolu Taşımacılığı Mevzuatına Uyumu .....	131
3.1. 2007 Yılında Çıkarılması Öngörülen İkincil Düzenlemeler.....	133
3.2. 2007–2008 Döneminde Çıkarılmasında Yarar Görülen Yasal Düzenlemeler ...	133
3.3. 2008 Yılında Çıkarılması Öngörülen İkincil Düzenlemeler.....	134
3.4. 2008–2009 Döneminde Çıkarılmasında Yarar Görülen Yasal Düzenlemeler ...	134
4. Türkiye’nin AB Havayolu Taşımacılığı Mevzuatına Uyumu .....	136
4.1. 2007 Yılında Çıkarılması Öngörülen İkincil Düzenlemeler.....	137
4.2. 2008 Yılında Çıkarılması Öngörülen İkincil Düzenlemeler.....	138
4.3. 2009–2013 Arasında Çıkarılmasında Yarar Görülen Yasal Düzenlemeler ..	139
4.4. 2010–2013 Yılları Arasında Çıkarılması Öngörülen İkincil Düzenlemeler..	139
5. AB 2007 İlerleme Raporu’nda Ulaştırma Politikası.....	140
5.1. Karayolu Ulaşımı .....	140
5.2. Demiryolu Ulaşımı.....	141
5.3. Denizyolu Ulaşımı .....	142
5.4. Havayolu Ulaşımı.....	142
5.5. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T) .....	143
5.6. Değerlendirme.....	143
6. Dördüncü Gözden Geçirilmiş Katılım Ortaklığı Belgesi.....	144
SONUÇ .....	146
KAYNAKLAR.....	149

## KISALTMALAR

<b>AB</b>	Avrupa Birliği
<b>ADB</b>	Asya Kalkınma Bankası (Asian Development Bank)
<b>ADR</b>	Karayollarında Tehlikeli Yık Taşımacılığı Avrupa Sözleşmesi (European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road)
<b>AEIF</b>	Avrupa Demiryolları Karşılıklı İşletilebilirlik Kuruluğu (European Association for Railway Interoperability)
<b>AIS</b>	Otomatik Tanımlama Sistemi (Automatic Identification System)
<b>AT</b>	Avrupa Topluluğu
<b>ATM</b>	Hava Trafik Yönetimi (Air Traffic Management)
<b>Blacksea MoU</b>	Karadeniz Uzlaşısı (Blacksea Memorandum of Understanding)
<b>CARE</b>	Topluluk Karayolu Kaza Veri Tabanı (Community Road Accident Data Base)
<b>CAS</b>	Dünya Bankası Ülke Yardım Stratejisi (Country Assistance Strategy)
<b>CLC</b>	Yakıt Kirliliğinin Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Uluslararası Sözleşme (Civic Liability Convention)
<b>COTIF</b>	Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı Konvansiyonu (Convention concerning International Carriage by Rail)
<b>DEKAK</b>	Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu
<b>DETAŞ</b>	Türkiye Demiryolu Taşımacılık A.Ş.
<b>DLH</b>	Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğu
<b>DUGEM</b>	Demiryolu Ulaştırması Genel Müdürlüğu
<b>DWT</b>	Deadweight Ton
<b>EASA</b>	Avrupa Havacılık Güvenlik Ajansı (European Aviation Safety Agency)
<b>EBRD</b>	Avrupa Yatırım ve Kalkınma Bankası (European Bank for Reconstruction and Development)
<b>ECAC</b>	Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (European Civil Aviation Conference)
<b>ECMT</b>	Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (European Conference of Ministers of Transport)
<b>EEA</b>	Avrupa Ekonomik Alanı (European Economic Area)
<b>EFTA</b>	Avrupa Serbest Ticaret Örgütü (European Free Trade Association)
<b>EIB</b>	Avrupa Yatırım Bankası (European Investment Bank)
<b>EMSA</b>	Avrupa Denizcilik Güvenliği Ajansı (European Maritime Safety Agency)
<b>ERA</b>	Avrupa Demiryolu Ajansı (European Railway Agency)
<b>ERDF</b>	Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu (European Regional Development Fund)
<b>ERTMS</b>	Avrupa Demiryolu Trafiği Yönetim Sistemi (European Railway Traffic Management System)
<b>EU</b>	Avrupa Birliği (European Union)

<b>EU-ETS</b>	AB Sera Gazı Salımı Ticari Sistemi (EU Emission Trading Scheme)
<b>EUROCONTROL</b>	Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyet Teşkilatı (European Organization for the Safety of Air Navigation)
<b>EURO-NCAP</b>	Avrupa Yeni Araç Değerlendirme Programı (European New Car Assessment Program)
<b>FSC</b>	Bayrak Devleti Denetimi (Flag State Control)
<b>GAERC</b>	Genel İşler ve Dış İlişkiler Konseyi (General Affairs and External Relations Council)
<b>GPS</b>	Küresel Konumlandırma Sistemi (Global Positioning System)
<b>GSYİH</b>	Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
<b>GT</b>	Groston
<b>IATA</b>	Uluslararası Hava Taşımacılığı Örgütü (International Air Transport Association)
<b>ICAO</b>	Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (International Civil Aviation Organization)
<b>IMO</b>	Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization)
<b>INTERBUS</b>	Otobüsle Uluslararası Yolcu Taşımacılığı
<b>IPA</b>	Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (Instrument for Pre-Accession)
<b>ISPA</b>	Katılım Öncesi Yapısal Politika Aracı (Instrument for Structural Policy for Pre-Accession)
<b>ISPS</b>	Kodu Uluslararası Gemi ve Liman Güvenlik Kodu (International Ship and Port Security Code)
<b>ITS</b>	Akıllı Ulaştırma Sistemleri (Intelligent Transport Systems)
<b>JAA</b>	Havacılık Otoriteleri Birliği (Joint Aviation Authorities)
<b>JAR</b>	Ortak Havacılık Gereklilikleri (Joint Aviation Requirements)
<b>KGS</b>	Karlı Geçiş Sistemi
<b>KUGM</b>	Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü
<b>LRIT</b>	Uzak Mesafede Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi (Long Range Identification and Tracking)
<b>MARPOL</b>	Gemilerden Gelen Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships)
<b>MedMoU</b>	Akdeniz Uzlaşısı (Mediterranean Memorandum of Understanding)
<b>OGS</b>	Otomatik Geçiş Sistemi
<b>ÖYK</b>	Özelleştirme Yüksek Kurulu
<b>Paris MoU</b>	Paris Uzlaşısı (Paris Memorandum of Understanding)
<b>PSC</b>	Limani Devleti Denetimi (Port State Control)
<b>SES</b>	Avrupa Hava Sahası (Single European Skies)
<b>SESAR</b>	Tek Avrupa Hava Sahası Hava Trafik Yönetimi Araştırma Programı (Single European Sky ATM Research)
<b>SOLAS</b>	Denizde Hayat Güvenliğine İlişkin Uluslararası Sözleşme (International Convention for the Safety of Life at Sea)
<b>STDK</b>	Slot Talep Değerlendirme Komisyonu
<b>TCDD</b>	T.C. Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü

<b>TDİ</b>	Türkiye Denizcilik İşletmeleri
<b>TEN</b>	Trans-Avrupa Ağları (Trans-European Network)
<b>TEN-T</b>	Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (Trans-European Network – Transport)
<b>TEN-T EA</b>	Trans-Avrupa Ağları Yürütme Kurulu (Trans-European Transport Network Executive Agency)
<b>TINA</b>	Ulaşım Altyapı İhtiyaç Değerlendirmesi (Transportation Infrastructure Needs Assessment)
<b>TRACECA</b>	Kafkasya, Asya, Avrupa Ulaşım Koridoru (Transport Corridor for Caucasus Europe Asia)
<b>VDAD</b>	Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
<b>WB</b>	Dünya Bankası (World Bank)

## TABLÖLAR

Tablo 1: Avrupa Otomobil Sayısı - 2006 (Bin adet) .....	7
Tablo 2: Bin Kişiyeye Düşen Otomobil Sayısı - 2006 .....	8
Tablo 3: Avrupa Karayolu Uzunluğu – 2005 (Km).....	9
Tablo 4: Çevre Performansına göre Yıllık Ücretler (Euro) .....	18
Tablo 5: Avrupa Karayolu Kaza Sayısı – 2006 (Bin).....	19
Tablo 6: Avrupa Karayollarında Trafik Kazası Sonucu Ölenlerin Sayısı (2006) .....	20
Tablo 7: Hız ve Alkol Limitleri.....	22
Tablo 8: Avrupa Demiryolu Hatları (Km) .....	30
Tablo 9: AB Demiryolları Ray Aralığı ve Elektrik Akımı .....	31
Tablo 10: Avrupa Hızlı Tren Hatları (Km) .....	34
Tablo 11: AB Ticari Gemi Filosu [1.000 GT ve üzeri] .....	44
Tablo 12: Büyük Deniz Kazaları ve Denize Dökülen Ham Petrol Miktarı (Ton).....	47
Tablo 13: Taşımacılık Modellerine Göre 2007 Dış Ticaretimiz (Bin Dolar) .....	72
Tablo 14: Dış Ticaretimizde 27 AB Üyesi Ülke .....	73
Tablo 15: 2007 Dış Ticaretimizde Ulaşım Araçları (Bin Dolar).....	73
Tablo 16: Yıllara Göre Motorlu Kara Taşıtı Sayısı, 1992-2008 .....	75
Tablo 17: Karayolları Uzunluğu – 2008 (Km).....	76
Tablo 18: Devlet Yollarının Yapısı – 2008 (Km) .....	76
Tablo 19: Genel Kaza İstatistikleri (2007).....	77
Tablo 20: Türkiye Demiryolu Hat Uzunluğu.....	90
Tablo 21: Türk Liman İşletmeleri .....	105
Tablo 22: Türk Milli Gemi Sicili ve Uluslararası Gemi Siciline Kayıtlı Gemiler ...	109
Tablo 23: Türk ve Yabancı Bayraklı Ticaret Filosu (1.000 GT ve üzeri) .....	110
Tablo 24: Dış Ticaretimizde Türk ve Yabancı Bayraklı Gemiler .....	111
Tablo 25: İşletici, Hava Aracı, Koltuk Sayısı .....	117
Tablo 26: 2002–2007 Havayolu Yolcu Sayısı .....	118
Tablo 27: 2002-2007 Havayolu Kargo Miktarı (Ton).....	118

## ŞEKİLLER

Şekil 1: Mevcut Türk Demiryolu Sektörü.....	94
Şekil 2: Yeni Türk Demiryolu Sektörü.....	99

## **GRAFİKLER**

Grafik 1: 2002–2007 Havayolu Yolcu Sayısı (Milyon) .....118

Grafik 2: 2002-2007 Havayolu Kargo Miktarı (Bin Ton) .....119

## **HARİTALAR**

Harita 1: Avrupa Demiryolu Şebekesi.....29

Harita 2: TRACECA Ulaşım Ağı.....71



## GİRİŞ

Avrupa Birliği ülkeleri, Birliğin kuruluş temelini oluşturan dört faktörün, (malların, kişilerin, hizmet ve sermayenin) serbest dolaşımını sağlamak için, ortak bir ulaştırma politikası oluşturma ihtiyacını ortaya koymuştur. AB ulaştırma politikasının amacı, ulaşım sistemlerinin, toplumun ekonomik, sosyal ve çevre ile ilgili ihtiyaçlarını karşılmasını sağlamaktır. Ulaşım sistemleri, ekonomik büyümeye katkısı, toplum ve çevre üzerindeki etkileriyle Avrupa'nın refahı için büyük önem teşkil etmektedir. Ulaşım sektörü kendi başına önemli bir endüstri olmakla beraber Avrupa ekonomisinin işlemesine de büyük katkı sağlamaktadır. Kişilerin ve malların serbest dolaşımı, Avrupa'da sanayi ve hizmetlerin rekabetçi olması açısından önem arz etmektedir.<sup>1</sup>

AB'de ekonomik kalkınma ve sosyal uyum için büyük önem taşıyan ortak bir taşımacılık politikasına dair genel esaslar, ilk kez Avrupa Ekonomik Topluluğu'nu kuran 1957 tarihli Roma Anlaşması'nın maddeleri arasında yer almıştır. Anlaşmanın maddeleri arasında taşımacılık konusu ile ilgili bir başlık da yer almaktadır.

Ulaştırma alanında uyumlaştırma ve serbestleştirme çabalarına hız verilmesi, Avrupa Komisyonu'nun 1985 yılında yayınladığı Beyaz Kitap'la başlamıştır. 1992 yılında Maastricht'te imzalanan Avrupa Birliği Anlaşması ile taşımacılık politikasının siyasi, mali ve kurumsal yapısı geliştirilmiş ve Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları yaratılmıştır. Ulaştırma politikası, AB Komisyonu'nun 1992 yılında yayınladığı ulaştırma politikası üzerine ilk Beyaz Kitap ile sürdürülebilir hareketliliğe dayalı, bütünleştirilmiş bir politika olarak ele alınmıştır. 1995 Haziran ayında kabul edilen "Ortak Taşımacılık Politikası: 1995–2000 Dönemi İçin Eylem Planı"nı, aynı yıl Aralık ayında yayınlanan "Taşımacılıkta Adil ve Etkin Fiyatlandırma" adlı Yeşil Kitap ve 1998 yılında yayınlanan ve 2000–2004 dönemini kapsayan bir bildiri takip etmiştir.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Keep Europe Moving, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg 2006, s: 6

<sup>2</sup> [http://www.europarl.europa.eu/facts/4\\_5\\_1\\_en.htm](http://www.europarl.europa.eu/facts/4_5_1_en.htm), 29.06.2008

AB Komisyonu, 2001 yılında, ulaştırma hizmetlerinden yararlananların ihtiyaçlarına cevap veren bir ulaştırma politikası oluşturmak amacıyla, “2010 için Avrupa Ulaştırma Politikası: Karar Verme Zamanı” adlı Beyaz Kitabı yayınlamıştır. 2001 Haziran Göteborg Konseyi’nin sonuç bildirgesine paralel olarak, Beyaz Kitap’ta ulaşım türleri arasındaki dengeyi sağlamak, taşımacılık alanında darboğazları gidermek, kullanıcıları ulaştırma politikasının odağına almak ve küreselleşmenin etkilerini yönetmek başlıkları altında 60’tan fazla önem sunulmuştur. Komisyon bu önlemlerle, karayolu taşımacılığında 1998–2010 arasında öngörülen %50 büyümeyi kontrol altına alacak, demiryollarını tekrar hayata döndürecek, deniz ve dahili su yolu taşımacılığını harekete geçirecek ve havayolu ulaşımının büyümesini sağlayacak bir ulaştırma sistemi oluşturmayı amaçlamaktadır.<sup>3</sup>

Komisyon, 2006 yılı Haziran ayında, hedeflere ulaşma yolunda ne kadar mesafe kat edildiğini ve yeni düzenleme yapma gereği olup olmadığını görmek amacıyla, “Keep Europe Moving: Sustainable Mobility for Our Continent” adlı dönem ortası değerlendirmesini yayınlamıştır. Komisyon’un 2001 Beyaz Kitap’ta açıkladığı 2010 yılında ölümlü kazaları yarıya indirme hedefine doğru başarı ile ilerlenmekte ancak yine de can kaybını azaltma yönünde alınacak çok mesafe bulunmaktadır.<sup>4</sup>

Türkiye AB ilişkileri, 12.09.1963 tarihinde Ankara’da imzalanan Türkiye ile Avrupa Ekonomik Topluluğu Arasında Ortaklık Yaratan Anlaşma ile başlamıştır. Türkiye ile AB arasında Gümrük Birliği 01.01.1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1999 Helsinki Zirvesi’nde Türkiye aday ülke ilan edilmiş, 2004 Brüksel Zirvesi’nde üyelik müzakerelerinin 2005 yılında başlaması kararı alınmıştır. yelik müzakerelerinin ilk aşamasını oluşturan tarama süreci, 20.10.2005 tarihinde bilim ve araştırma alanında düzenlenen tanıtıcı tarama toplantısı ile başlamış ve tüm fasıllardaki tarama toplantıları 13.10.2006 tarihinde tamamlanmıştır.

---

<sup>3</sup> AB Ulaştırma Politikası, İktisadi Kalkınma Vakfı, <http://www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58.pdf>, 29.06.2008

<sup>4</sup> Keep Europe Moving, s: 13

Konsey, Aralık 2006 tarihinde Türkiye'nin (Güney) Kıbrıs ile ilgili kısıtlamaları sebebiyle, ulaştırma politikası ve malların serbest dolaşımı da dahil olmak üzere, 8 başlıkta<sup>5</sup> müzakerelerin askıya alınmasına ve Türkiye'nin Ortaklık Anlaşması'nın Ek Protokolü'nden kaynaklanan yükümlülüklerini tam olarak yerine getirdiği Komisyon tarafından teyit edinceye kadar, hiçbir başlıkta müzakerelerin kapatılmamasına karar vermiştir.

17.04.2007 tarihinde Türkiye'nin AB Müktesebatına Uyum Programı açıklanmış; 28.02.2008 tarihinde AB tarafından hazırlanan Dördüncü Katılım Ortaklığı Belgesi Avrupa Birliği Resmi Gazetesi'nde yayımlanmıştır.

Türkiye'de AB müktesebatına uyum çalışmaları, 2003 yılı Temmuz ayında Resmi Gazete'de yayımlanan ve Türkiye'nin yapacaklarının belirtildiği Ulusal Program'la başlamıştır. Programda, 2007–2013 AB Müktesebatına Uyum Programının Taşımacılık Politikası bölümünde, çıkarılmasında yarar görülen yasa ve ikincil düzenlemelere yer verilmiştir.

Ulaştırma Politikası, tek başına tüm AB müktesebatının %10'unu oluşturmaktadır ve üyelik müzakerelerinde doğrudan 5, dolaylı olarak da 15'ten fazla faslında gündeme gelecektir.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Askıya alınan başlıklar; malların serbest dolaşımı, iş kurma hakkı ve hizmet sunumu serbestisi, mali hizmetler, tarım ve kırsal kalkınma, balıkçılık, ulaştırma politikası, gümrük birliği, dış ilişkiler.

<sup>6</sup> <http://www.ikv.org.tr/pdfs/ulastirma.pdf>, 30.06.2008

## BİRİNCİ BÖLÜM

### AVRUPA BİRLİĞİ'NDE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ

#### 1. AB'de Ulaştırma Sektörüne Genel Bakış

Ulaştırma Sektörü, AB GSYİH'sının yaklaşık %7'sini ve AB çapında istihdamın yaklaşık %5'ini oluşturmaktadır.<sup>7</sup> Sektör 27 AB ülkesinde yaklaşık 8,8 milyon kişiye istihdam sağlamaktadır. Sektörde çalışanların yaklaşık üçte ikisi (%63) kara taşımacılığında (karayolu, demiryolu, iç suyolları), %2'si deniz taşımacılığında, %5'i havayolu ulaşımında ve %30'u (kargo yükleme-boşaltma, depolama ve muhafaza, seyahat ve taşımacılık acenteleri, tur operatörleri gibi) yardımcı ve destek hizmetlerinde çalışmaktadır.<sup>8</sup>

1995–2004 döneminde 25 AB ülkesinde yük taşımacılığı, yılda ortalama %2,3 ekonomik büyümeye paralel olarak %2,8 büyüyerek %28 gelişmiştir. Yolcu taşımacılığı yılda ortalama %1,9 ile toplamda %18 büyümüştür. Bu dönemde karayolu yük taşımacılığı %35, yolcu taşımacılığı % 17 büyümeye göstermiştir. Demiryolu yük taşımacılığı %6 artmıştır. Demiryolu pazarını daha önce serbestleştiren ülkelerde yük taşımacılığı, diğer ülkelere oranla daha fazla ilerlemiştir. Demiryolu yolcu taşımacılığı diğer taşımacılık modelleri kadar olmasa da büyümeye göstermiştir. Bu büyümenin yaklaşık %25'i hızlı trenlerden kaynaklanmaktadır. Kısa mesafe deniz taşımacılığı da karayoluna benzer bir oranda büyümüştür. Dahili su yolu taşımacılığı özellikle bazı ülkelerde önemli ölçüde (Belçika'da %50, Fransa'da %30) büyümeye göstermiştir. 11 Eylül saldırılarına rağmen AB içi havayolu taşımacılığı %50 büyümüştür.<sup>9</sup>

Yük taşımacılığında %44, yolcu taşımacılığında %85 ile karayolu taşımacılığı en büyük payı almaktadır. Demiryollarının yük taşımacılığında payı %10, yolcu

<sup>7</sup> Keep Europe Moving, s: 6

<sup>8</sup> EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2007/2008, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2008, s: 97

<sup>9</sup> Keep Europe Moving, s: 11

taşımacılığında %6'dır. Dış ticaretin yaklaşık %90'ı, dahili ticaretin %39'u denizyolu ile taşınmaktadır.<sup>10</sup> Dünyadaki gemilerin %25'i Avrupa ülkelerinin bayrağını taşımaktadır ve Avrupalı şirketler dünya çapındaki tüm gemilerin %40'ına sahiptir. Dahili suyolları yük taşımacılığında %3 pay almaktadır.<sup>11</sup> Uzun mesafe yolculuklarda havayolu ulaşımı tercih edilmekte, AB içi tarifeli uçuşlarda ucuz havayolları %25 pay almaktadır.<sup>12</sup>

Sektör %98 oranında yakıta bağımlıdır ve AB enerji tüketiminin %30'u taşımacılık alanında kullanılmaktadır.<sup>13</sup> Dahili taşımacılık sera gazı salımının %21'inden sorumludur ve 1990 yılından itibaren %23 oranında artmıştır. Geçen on yılda hava ulaşımından kaynaklanan sera gazı salımı yıllık %4 artış göstermiştir.<sup>14</sup>

## 2. Karayolu Taşımacılığı

Taşımacılık sistemleri gelişmiş ülkeler de dahil olmak üzere bir çok ülkede karayoluna sürekli artan bir talep olduğunu gözlemlenmektedir. Ekonomik kalkınma ve refahın gelişiminde büyük rolü olan karayolu taşımacılığı, kendi bünyesi içinde başlı başına ekonomik bir faaliyet olduğu gibi, diğer sektörlerle de yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri etkileyen bir hizmet türü konumundadır.<sup>15</sup>

Karayolu taşımacılığının sahip olduğu avantajlar, diğer taşıma sistemlerine göre daha fazla tercih edilmesine yol açmıştır. Karayolu araçları ile küçük miktarda yük sevkiyatı yapılabilir. Yüksek erişebilirlik derecesi sayesinde, yükün alıcıya kadar taşınmasında bütün taşımacılık modelleri için tamamlayıcı ulaşım türüdür. Aktarmasız taşıma imkanı ile yükün zarar görmeden ve kayıp vermeden taşınması mümkündür. Karayolu taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre kötü hava şartlarından daha az etkilenir.<sup>16</sup> Karayolu taşımacılığı teknolojisi ve altyapısı sayesinde hareketlilik sağlar, kalkış ve varış zamanları açısından esnekler. 500 km'den kısa

---

<sup>10</sup> Keep Europe Moving, s: 11

<sup>11</sup> Keep Europe Moving, s: 12

<sup>12</sup> Keep Europe Moving, s: 12

<sup>13</sup> Keep Europe Moving, s: 8

<sup>14</sup> Keep Europe Moving, s: 12

<sup>15</sup> Cansevdi, Hürrem, Editör, Avrupa Birliği'nin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye'nin Uyumunu, İKV İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, İstanbul, Aralık 2004

<sup>16</sup> Özdem, Cavit, Ulaştırma Sistemi ve Dış Ticaretimiz,

<http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/ead/konjokturizlemedb/ulsis.doc>, 29.06.2008

mesafelerde hızlı bir ulaşım yoludur. Karayolu ulaşımı Avrupa’da olduğu gibi zorlu coğrafi yapı ve dağınık yerleşimden dolayı fazla kısıtlanmamıştır.<sup>17</sup>

Büyük miktardaki yüklerin taşınmasında karayolu araçlarının boyutlarının yetersizliği, denizaşırı taşımacılıkta karayolunun kullanılamaması, taşıma birim maliyetinin yüksek olması, ülkelerarası taşımalarda politik ortamdan kaynaklanan problemler karayolu taşımacılığının olumsuz yönleridir.<sup>18</sup>

Tüm dünyada olduğu gibi Avrupa’da da taşımacılığın talep artmaktadır. Kısa mesafelerde karayolunun avantajları bilinmekle beraber Avrupa’da orta ve uzun mesafelerde de karayolu tercih edilmektedir. Karayolu taşımacılığında mesafe arttıkça diğer taşımacılık türlerine göre ekonomik olmaktan uzaklaşmaktadır. Taşımacılık türleri arasındaki dengesizlik son otuz yılda artış göstermiştir. Demiryolu ve denizyolu taşımacılığının avantajlarından yeterince yararlanılmaması, dengelerin karayolu taşımacılığı lehine bozulmasına sebep olmuştur.

Karayolu taşımacılığı tüketici taleplerine cevap vermekte diğer türlere göre daha esnek olduğundan taşıyıcı firmaları arasında yoğun bir rekabet yaşanmaktadır. Nakliye fiyatlarının aşırı düşmesi ise firmaları hayatta kalabilmek için çok uzun süre direksiyon başında kalma gibi güvenliği tehlikeye atacak yöntemlere sevk etmektedir.<sup>19</sup>

## **2.1. AB Karayolu Taşımacılığı**

AB uluslararası ticaretinin %93’ü yine AB üyesi ülkeler arasında gerçekleşmektedir.<sup>20</sup> Dolayısıyla karayolu ulaşımının, Avrupa anakarasında doğal bir avantajı olmaktadır. Avrupa ekonomisinde kritik bir rolü olan karayolu taşımacılığı AB’nin GSYİH’sının %1,6’sını oluşturur ve sektör 4,5 milyar kişiye istihdam

---

<sup>17</sup> Sinan Ülgen, Selen Sarısoy Guerin, Mahmut Tekçe, Second Generation Structural Reforms: De-Regulation and Competition in Infrastructure Industries, The Evolution of the Turkish Telecommunications, Energy and Transport Sectors in light of EU Harmonization, Kasım 2007, s: 140 [http://www.edam.org.tr/images/pdf/projeler/edam\\_report.eng.pdf](http://www.edam.org.tr/images/pdf/projeler/edam_report.eng.pdf), 23.06.2008

<sup>18</sup> Özdem, C.

<sup>19</sup> Özdem, C.

<sup>20</sup> Pasi, Simo, *Statistics in Focus*, Transport, 83/2007, Eurostat, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2007, s: 1

sağlar.<sup>21</sup> 2005 yılı verilerine göre 27 AB ülkesinde karayolu yük taşımacılığında yaklaşık 600 bin, yolcu taşımacılığında 330 bin işletme 32,25 milyon ticari araçla faaliyet göstermektedir.<sup>22</sup> Yük taşımacılığının %45,6'sı karayolu ile yapılmakta, yolcu taşımacılığında ise insanların %72,7'si kişisel arabaları, %8,3'ü otobüs ve %2,4'ü motosiklet ile yine karayolu ulaşımını tercih etmektedir.<sup>23</sup>

**Tablo 1: Avrupa Otomobil Sayısı - 2006 (Bin adet)**

		1970	1980	1990	2000	2005	2006
<b>AB27</b>		<b>63.373</b>	<b>109.866</b>	<b>159.908</b>	<b>201.484</b>	<b>221.497</b>	<b>225.749</b>
<b>AT</b>	<b>Avusturya</b>	1.197	2.247	2.991	4.097	4.157	4.205
<b>BE</b>	<b>Belçika</b>	2.060	3.159	3.864	4.678	4.919	4.976
<b>BG</b>	<b>Bulgaristan</b>	160	820	1.317	1.993	2.538	1.768
<b>CY</b>	<b>(Güney) Kıbrıs</b>	60	90	179	268	355	373
<b>CZ</b>	<b>Çek Cumhuriyeti</b>	685	1.780	2.410	3.439	3.959	4.109
<b>DE</b>	<b>Almanya</b>	15.107	25.870	36.772	43.772	46.090	46.570
<b>DK</b>	<b>Danimarka</b>	1.077	1.390	1.590	1.854	1.965	2.020
<b>EE</b>	<b>Estonya</b>	30	127	241	464	494	554
<b>EL</b>	<b>Yunanistan</b>	227	863	1.736	3.195	4.303	4.543
<b>ES</b>	<b>İspanya</b>	2.378	7.557	11.996	17.449	20.250	20.637
<b>FI</b>	<b>Finlandiya</b>	712	1.226	1.939	2.135	2.430	2.506
<b>FR</b>	<b>Fransa</b>	11.900	19.100	27.072	29.808	30.497	31.002
<b>HU</b>	<b>Macaristan</b>	240	1.010	1.944	2.365	2.889	2.954
<b>IE</b>	<b>İrlanda</b>	393	738	801	1.333	1.684	1.802
<b>IT</b>	<b>İtalya</b>	10.181	17.686	27.416	32.584	34.667	35.297
<b>LT</b>	<b>Litvanya</b>	44	247	493	1.172	1.455	1.592
<b>LU</b>	<b>Lüksemburg</b>	72	129	183	273	307	315
<b>LV</b>	<b>Letonya</b>	40	166	283	557	742	822
<b>MT</b>	<b>Malta</b>			120	189	213	218
<b>NL</b>	<b>Hollanda</b>	2.564	4.550	5.509	6.539	7.092	7.230
<b>PL</b>	<b>Polonya</b>	479	2.380	5.261	9.991	12.339	13.384
<b>PT</b>	<b>Portekiz</b>	421	1.269	1.700	3.443	4.200	4.290
<b>RO</b>	<b>Romanya</b>	40	240	1.292	2.778	3.364	3.603
<b>SE</b>	<b>İsveç</b>	2.288	2.883	3.601	3.999	4.154	4.202
<b>SI</b>	<b>Slovenya</b>	151	416	587	866	960	980
<b>SK</b>	<b>Slovakya</b>	164	552	880	1.274	1.304	1.334
<b>UK</b>	<b>Birleşik Krallık</b>	11.900	15.619	20.722	25.067	28.326	28.667
<b>HR</b>	<b>Hırvatistan</b>				1.125	1.385	1.436
<b>MK</b>	<b>Makedonya</b>				300	253	260
<b>TR</b>	<b>Türkiye</b>				4.422	5.773	6.141
<b>IS</b>	<b>İzlanda</b>	41	86	120	159	187	197
<b>NO</b>	<b>Norveç</b>	690	1.230	1.613	1.852	2.029	2.084
<b>CH</b>	<b>İsviçre</b>	1.383	2.247	2.985	3.545	3.864	3.900

Kaynak: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2007/2008, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2008, s: 157

<sup>21</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road/policy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/index_en.htm), 20.06.2008

<sup>22</sup> EU Energy and Transport in Figures, s: 102

<sup>23</sup> EU Energy and Transport in Figures, s: 97

Karayollarının yükünün artmasında kişisel özgürlüğün sembolü haline gelen otomobillerin önemli payı olmuştur. 1970 yılında 64,6 milyon olan otomobil sayısı 1980 yılında neredeyse iki katına çıkarak 112 milyona ulaşmış; 2005 yılına gelindiğinde ise 225,6 milyon otomobil sayısı 1970 seviyesinin dört katı olmuştur. Her yıl 15 milyon civarında yeni otomobil trafiğe çıkmaktadır. 2006 yılında 27 AB ülkesinde 225,8 milyon kayıtlı otomobil bulunmakta iken 2007 yılında bu rakama 15,6 milyon daha yeni otomobil eklenmiştir.<sup>24</sup>

**Tablo 2: Bin Kişiye Düşen Otomobil Sayısı - 2006**

		1970	1980	1990	2000	2005	2006
<b>AB27</b>		<b>138</b>	<b>238</b>	<b>345</b>	<b>427</b>	<b>459</b>	<b>466</b>
<b>AT</b>	<b>Avusturya</b>	160	297	388	511	503	507
<b>BE</b>	<b>Belçika</b>	213	320	387	456	468	470
<b>BG</b>	<b>Bulgaristan</b>	19	92	152	245	329	230
<b>CY</b>	<b>(Güney) Kıbrıs</b>	97	175	304	384	463	479
<b>CZ</b>	<b>Çek Cumhuriyeti</b>	70	173	234	335	386	399
<b>DE</b>	<b>Almanya</b>	194	330	461	532	559	566
<b>DK</b>	<b>Danimarka</b>	218	271	309	347	362	371
<b>EE</b>	<b>Estonya</b>	22	86	154	339	367	413
<b>EL</b>	<b>Yunanistan</b>	26	89	170	292	387	407
<b>ES</b>	<b>İspanya</b>	70	201	309	431	463	464
<b>FI</b>	<b>Finlandiya</b>	155	256	388	412	462	475
<b>FR</b>	<b>Fransa</b>	233	354	476	503	499	504
<b>HU</b>	<b>Macaristan</b>	23	94	187	232	287	293
<b>IE</b>	<b>İrlanda</b>	132	215	228	348	400	418
<b>IT</b>	<b>İtalya</b>	189	313	483	572	590	597
<b>LT</b>	<b>Litvanya</b>	14	72	133	336	428	470
<b>LU</b>	<b>Lüksemburg</b>	212	352	477	622	655	661
<b>LV</b>	<b>Letonya</b>	17	66	106	236	324	360
<b>MT</b>	<b>Malta</b>				483	525	535
<b>NL</b>	<b>Hollanda</b>	195	320	367	409	434	442
<b>PL</b>	<b>Polonya</b>	15	67	138	261	323	351
<b>PT</b>	<b>Portekiz</b>	49	129	171	336	397	405
<b>RO</b>	<b>Romanya</b>	2	11	56	127	156	167
<b>SE</b>	<b>İsveç</b>	283	347	419	450	459	461
<b>SI</b>	<b>Slovenya</b>	87	218	294	435	479	488
<b>SK</b>	<b>Slovakya</b>	36	110	166	237	242	247
<b>UK</b>	<b>Birleşik Krallık</b>	213	277	361	425	469	471
<b>HR</b>	<b>Hırvatistan</b>				253	312	323
<b>MK</b>	<b>Makedonya</b>				148	124	127
<b>TR</b>	<b>Türkiye</b>				65	80	84
<b>IS</b>	<b>İzlanda</b>	199	375	468	561	625	641
<b>NO</b>	<b>Norveç</b>	177	301	380	411	437	445
<b>CH</b>	<b>İsviçre</b>	223	355	442	492	518	519

Kaynak: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2007/2008, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2008, s: 156

<sup>24</sup> EU Energy and Transport in Figures, s: 161



2006 yılında 27 AB üyesi ülkede bin kişiye düşen otomobil sayısı 466'ya yükselmiştir.<sup>25</sup> Avrupa genelinde neredeyse her iki kişiden birinin otomobil sahibi olduğu söylenebilir. Aday ülkeler arasında Türkiye'de her bin kişiye düşen 84 otomobil sayısı, 127 otomobil ile Makedonya'dan da düşüktür.

**Tablo 3: Avrupa Karayolu Uzunluğu – 2005 (Km)**

		Otoyollar	Anayollar	Tali Yollar	Diğer
<b>AB27</b>		<b>61.565</b>	<b>312.440</b>	<b>1.382.272</b>	<b>2.469.094</b>
AT	Avusturya	1.677	10.566	23.685	71.059
BE	Belçika	1.747	12.585	1.349	136.559
BG	Bulgaristan	331	2.969	4.012	11.976
CY	(Güney) Kıbrıs	276	2.416	1.864	3.289
CZ	Çek Cumhuriyeti	564	6.154	48.792	72.300
DE	Almanya	12.363	40.983	178.134	
DK	Danimarka	1.032	641	9.690	60.894
EE	Estonya	99	3.933	12.438	40.546
EL	Yunanistan	880	10.189	30.864	75.600
ES	İspanya	11.432	13.983	140.231	
FI	Finlandiya	693	12.580	13.480	51.436
FR	Fransa	10.804	25.182	359.957	610.000
HU	Macaristan	636	6.556	23.490	158.760
IE	İrlanda	247	5.168	11.645	79.447
IT	İtalya	6.542	21.524	147.364	
LT	Litvanya	417	1.333	19.578	58.169
LU	Lüksemburg	147	837	1.891	
LV	Letonya	0	6.949	13.233	49.647
MT	Malta	0	184	0	2.043
NL	Hollanda	2.342	2.836	7.743	121.297
PL	Polonya	552	18.254	28.406	206.569
PT	Portekiz	2.341	8.161	4.500	63.880
RO	Romanya	228	15.705	63.970	
SE	İsveç	1.684	15.353	82.958	325.388
SI	Slovenya	569	972	4.853	32.091
SK	Slovakya	328	17.500	25.917	
UK	Birleşik Krallık	3.634	48.927	122.228	238.144
HR	Hırvatistan	792	6.725	10.544	10.375
MK	Makedonya	208	698	3.806	8.566
TR	Türkiye	1.775	31.371	30.568	285.632
IS	İzlanda	-	4.265	3.965	4.799
NO	Norveç	270	27.274	27.048	38.541
CH	İsviçre	1.361	398	18.094	51.446

Kaynak: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2007/2008, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2008, s: 149

<sup>25</sup> EU Energy and Transport in Figures, s: 107

Araç sayısındaki artışa paralel olarak, Birlik içindeki karayolu uzunluğu 1970 yılından 2000 yılına kadar 3 kat artmıştır. Her gün 10 hektar (100.000m<sup>2</sup>) toprak karayolu haline dönüşmektedir.<sup>26</sup>

## **2.2. AB Ulaştırma Politikası'nda Karayolu Taşımacılığı**

AB karayolu ulaştırma politikasının amacı sürdürülebilir, emniyetli ve çevreye zararı daha az bir hareketliliği teşvik etmektir. Avrupa entegrasyonunun temelini oluşturan kişilerin ve malların serbest dolaşımının sağlanması için AB ulaştırma politikasının en önemli sektörlerinden biri olan karayolu taşımacılığında etkin ve güvenli bir sisteminin yaratılması gerekmektedir.<sup>27</sup> Özel sürücü, müşteri ya da nakliyeciler olmalarına bakılmaksızın karayolu ulaşımını kullananların tamamı uyumlaştırılmış şartlardan yararlanabilmelidir.<sup>28</sup>

Topluluğun karayolu yük taşımacılığı politikasının hedefleri verimli yük ve yolcu taşımacılığını teşvik etmek, rekabet için eşit şartlar yaratmak, hana emniyetli ve daha çevre dostu teknik standartlar getirmek, asgari mali ve sosyal uyumu sağlamak ve kuralların ayrımcılık olmadan etkin bir biçimde uygulanması sağlamaktır. Mevcut düzenlemeler pazara erişim için ortak kuralları, çalışma saatleri, sürüş ve dinlenme süreleri ile ilgili standartları, araç vergilerini ve kullanıcı ücretleri ile ilgili kuralları belirler. 2006 yılında kabul edilen mevzuat ile karayolu taşımacılığı endüstrisinde haksız rekabetin önlenmesi ve Avrupa çapında güvenlik standartlarını pekiştirilmesi amaçlanmaktadır.<sup>29</sup>

### **2.2.1. Pazara Giriş**

Pazara giriş kuralları istiap haddi 3,5 tondan fazla olan araçlar kullanan nakliyeciler ile 9 ve daha fazla yolcu kapasiteli araçlar kullanan yolcu taşımacıları için uygulanır. Pazarın ayrımcılıktan uzak işlemesi için, işletmelere pazara adil ve tarafsız bir erişim imkanı sağlanması gerekir. Avrupa Birliği'nde karayolu ve yolcu

---

<sup>26</sup> Özdem, C.

<sup>27</sup> Cansevdi, H.

<sup>28</sup> AB Ulaştırma Politikası, İktisadi Kalkınma Vakfı, <http://www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58.pdf>, 29.06.2008

<sup>29</sup> Ülgen, S., s: 140

taşımacılığına giriş izni, 98/76/EC Direktifi ile değiştirilen 96/26/EC Direktifi ile düzenlenmiştir.<sup>30</sup> Bu direktife göre, işletmelerin Mesleki saygınlık, Mali yeterlilik ve Mesleki yeterlilik gibi 3 niteliksel kriteri taşımaları gerekmektedir:

- Mesleki saygınlık: İşletmecilerin kural ve düzenlemelere uymaları beklenmektedir; uymayanlar temizlenmelidir. Bu kriter etik girişimci davranışı oluşmasını sağlayacaktır.

- Mali yeterlilik: Nakliyecilerin ve yolcu taşıma işletmecilerinin, işlerinin finansal kapasitelerini garanti etmeleri gerekmektedir. İşletmelerin ilk araçları için en az 9.000 Euro, ek her araç için 5.000 Euro'luk sermaye bilançosu olmalıdır.

- Mesleki yeterlilik: Müşterilerin güvenli taşımacılık hizmeti almaları için işletmelerin Mesleki yeterlilikte olması ve araçlarını kontrol etmeleri gerekmektedir. İşletmeciler, Birlik Mesleki yeterlilik sertifikasına sahip olmalıdır.

Her 5 yılda en az 1 defa yapılan teftişlerle işletmelerin bu 3 kriteri yerine getirmeye devam ettiği kontrol edilir.

Bu kriterler:

- Güvenliği göz ardı ederek pazar payı elde etmeye çalışan firmaların çoğalmasını durdurmak;
- Üye ülkeler arasında (özellikle gerekli finansal bütçe ve beklenen Mesleki yeterlilik açısından) standart uyumunu artırmak;
- Diğer üye ülkelerde kuruluşu hızlandırmak ve profesyonel durumun karşılıklı olarak anlaşılması;
- Karayolu taşımacılığının genel bütçesini ve kalitesini geliştirmek;  
gibi birçok amaca hizmet eder.

### **2.2.2. Karayolu Yük Taşımacılığı**

Karayolu taşımacılığı önündeki engeller 1 Ocak 1993 tarih ve 881/92 sayılı Tüzük ile kaldırılmıştır. 1969'da getirilmiş olan Topluluk kota sistemi, 881/92 sayılı Tüzükte yer alan Birlik Lisansı ile değiştirilmiştir. Üye ülkeler arasında faaliyet

---

<sup>30</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road/policy/access\\_market/rules\\_admission\\_occupation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/access_market/rules_admission_occupation_en.htm), 20.06.2008

göstermek isteyen karayolu taşımacılık şirketlerinin Konsey yönetmeliğindeki şartları taşımları, üye ülke kuruluşu tarafından düzenlenmiş Birlik Lisansı almaları ve lisansın onaylı bir kopyasını araçlarında taşımaları gerekmektedir.<sup>31</sup> Birlik Lisansı, taşıyıcının bir AB üyesi ülkede yerleşik olması ve uluslararası taşımacılık yapması şartlarını karşılaması koşuluyla 5 yıllık süreler için verilmektedir. İzin, taşıyıcının yerleşik olduğu üye devlet tarafından verilmekte ve taşıyıcılık şartlarının kaybedilmesi ile taşımacılık düzenlemelerinin ciddi veya tekrarlanan ihlallerinin tespit edilmesi halinde geri almakta veya geçici olarak ya da kısmen askıya alınabilir.

Serbestleşme süreci piyasada bir kriz olması halinde korunma önlemlerine başvurulabilmesi hakkı ile sonuçlanmıştır. 3916/90 sayılı Tüzük, Komisyona arz fazlasının artmasını önlemek üzere geçici tedbirler alma izni verilmiştir. Bu kriz müdahale mekanizmasının günümüze kadar kullanıldığına rastlanmamıştır.<sup>32</sup>

#### **2.2.2.1. Karayolu Yük Taşımacılığında Kabotaj**

Kabotaj, malların bir ülke içerisinde geçici olarak başka bir ülke nakliyecisi tarafından taşınması anlamına gelir. Taşımacılığın etkinliğinin artırılması ve boş seyahatlerin azaltılması amacıyla, kabotaj taşımacılığı 1990 yılından günümüze kademeli olarak uygulamaya geçirilmiştir. 1992 yılında Benelüks ülkeleri kabotajı tamamıyla serbest bırakılmıştır. Kabotaj rejimi 1 Temmuz 1994 tarihinde (İsviçre ve 1 Ocak 1997’de dahil olan Avusturya hariç) EFTA ülkelerine genişletilmiştir.<sup>33</sup>

3118/93 sayılı Konsey Yönetmeliği’nin 12. maddesiyle bağlantılı olarak birçok kabotaj sınırlaması 15 AB ülkesinde 1 Temmuz 1998’den itibaren tamamen kaldırılmıştır. Komisyon tarafından bir bildiri ile geçici süre kavramı tanımlanmıştır.<sup>34</sup>

Yönetmelik, Birlik yetki belgesine sahip bir taşıyıcıya geçici olarak ve kota sınırlaması olmaksızın diğer bir üye ülkede ulusal karayolu taşımacılığı yapma hakkı

<sup>31</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road/policy/access\\_market/rules\\_road\\_haulage\\_general\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/access_market/rules_road_haulage_general_en.htm), 20.06.2008

<sup>32</sup> Cansevdi, H.

<sup>33</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road/studies/doc/2006\\_03\\_road\\_cabotage\\_study\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road/studies/doc/2006_03_road_cabotage_study_en.pdf), s:12-13, 20.06.2008

<sup>34</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road/policy/access\\_market/rules\\_road\\_haulage\\_cabotage\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/access_market/rules_road_haulage_cabotage_en.htm), 20.06.2008

tanılmaktadır. 1 Mayıs 2004'te AB'ye katılımlarının ardından, (Güney) Kıbrıs, Malta ve Slovenya nakliyecileri üzerindeki sınırlamalar da kaldırılmıştır. Yeni üye ülkeler de bir geçiş dönemi sonrasında kabotaj hizmetlerinden faydalanabileceklerdir.<sup>35</sup>

#### **2.2.2.2. Sürücü Tasdiknamesi**

Üye ülkeler arasında karayolu nakliyesi yapan aracın sürücüsünün, yasal olarak çalıştırıldığını gösteren sürücü onay belgesi oluşturulması amacıyla 881/92 ve 118/93 sayılı Tüzükler 1 Mart 2002 tarihinde 484/2002 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Tüzüğü ile değiştirilmiştir.<sup>36</sup> Yeni yasal düzenleme 19 Mart 2003 tarihinden itibaren üye olmayan 3. ülke vatandaşı sürücülere uygulanmaya başlanmıştır. Birlik içerisinde sınır ötesi nakliye yapan bir AB işletmesine ait aracın AB üyesi olmayan ülkeden olan sürücüsü, sürücü onayını taşımak zorundadır. Bütün üyelerdeki teftiş yetkililerine sürücünün tüm gerekli yasal düzenlemelere uygun davrandığını belgeleyen bu belge sürücülerin durumunun kontrol edilmesini sağlar.<sup>37</sup> Böylece, yetkililerin, rekabetin bozulmasına neden olan sürücü çalıştırılmasıyla mücadelesine yardımcı olur.

#### **2.2.2.3. Kiralık Araçlar**

Optimum kaynak tahsisi ve ulaşım organizasyonuna esneklik getirmek için 2006/1/EC sayılı Direktif ile belirlenen şartlar dahilinde ticari araçların kiralanması mümkündür. Temel şart, kiralanılan aracın ve aracı kullanacak sürücünün kiralayana şirket ile aynı üye ülkede kayıtlı olmasıdır. Kira kontratı sürücü olmadan sadece araç için de yapılabilir. Gerekli şartların yerine getirildiğine dair belgeler araçlarda bulundurulmalıdır.<sup>38</sup>

---

<sup>35</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road/policy/access\\_market/doc/2006\\_05\\_01\\_overview\\_cabotage.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/access_market/doc/2006_05_01_overview_cabotage.pdf), 20.06.2008

<sup>36</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road/policy/access\\_market/rules\\_road\\_haulage\\_driver\\_attestation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/access_market/rules_road_haulage_driver_attestation_en.htm), 20.06.2008

<sup>37</sup> Cansevdi, H.

<sup>38</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road/policy/access\\_market/rules\\_road\\_haulage\\_hired\\_vehicles\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/access_market/rules_road_haulage_hired_vehicles_en.htm), 21.06.2008

## 2.2.3. Yolcu Taşımacılığı

### 2.2.3.1. Yolcu Taşımacılığında Genel Kurallar

Otobüs ile yolcu taşımacılığı 11 Aralık 1997 tarihinde 11/98 sayılı Tüzük ile değiştirilen 12 Mart 1992 tarih ve 684/92 sayılı Tüzük ile düzenlenmiştir. Tüzük değişik otobüs hizmetlerini tanımlamıştır:

1. Düzenli hizmetler
2. Düzenli özel hizmetler (Personel ve/ya öğrenci taşımacılığı)
3. Geçici hizmetler (Bir başka AB üyesi ülkedeki konsere yolcu taşımacılığı)
4. Kendi hesabına taşımacılık

Düzenli hizmetler için ulusal yetkilendirme gereklidir. Düzenli özel hizmetler için işletmeci ve organizatör arasında bir kontrat yapılmış olmalıdır. Tüzük düzenli hizmetleri izne tabi tutmaya devam etmiş fakat geçici hizmetleri serbestleştirmiştir. Geçici hizmetler için seyahat belgesi yeterlidir. Kendi hesabına yapılan taşımacılık için aracın kayıtlı olduğu üye ülke tarafından düzenlenmiş bir sertifika gerekir. Birlik lisansı kiralık ulaşım hizmeti sunan işletmelerinin milliyetine bakılmaksızın AB topraklarında uluslararası yolcu taşımacılığı hizmeti vermelerine olanak sağlar.<sup>39</sup>

96/53 sayılı Direktif karayolu ticari araçlarının ulusal ve uluslararası trafikte izin verilen azami boyutlarını ve azami ağırlığı belirlemektedir. 96/53'ü değiştiren 2002/7 sayılı Direktif rekabet şartlarındaki olumsuz etkilerini gidermek ve üye ülkeler arası trafikteki engelleri kaldırmak amacıyla otobüslerin azami uzunluğuna 15 metre ve azami genişliğine 2,55 metreye kadar izin vererek uyumlaştırmıştır. AB otobüslerden oluşacak gürültünün azami sınırını 89 dB olarak belirlemiştir. Direktif otobüslerin manevra kabiliyetine performans kriterleri getirmekte ve uygulamaya koyulması için 2020 yılına kadar süre vermektedir.<sup>40</sup>

---

<sup>39</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road/policy/access\\_market/rules\\_road\\_passenger\\_general\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/access_market/rules_road_passenger_general_en.htm), 21.06.2008

<sup>40</sup> Cansevdi, H.

### 2.2.3.2. Karayolu Yolcu Taşımacılığında Kabotaj

Diğer ülke işletmecileri tarafından geçici olarak yurtiçi yolcu taşımacılığı yapmak için kabotaj hakkı 11/98 ile eşzamanlı kabul edilen 12/98 sayılı Konsey Tüzüğü ile genel olarak düzenli özel hizmetler ve geçici hizmetler ile sınırlandırılmıştır. Uluslararası taşımacılığın bir parçası olması halinde düzenli hizmetlere süresiz kabotaj hakkı tanınmıştır.<sup>41</sup>

Schengen anlaşmasının genişletilmesi bireysel araç sürücülerini de etkilemiştir. Amsterdam Antlaşması Schengen müktesebatını Topluluk hukukuna aktarmıştır. İç sınır kontrollerinin tamamen kaldırılmasının yanı sıra bireysel karayolu taşımacılığı diğer AB mevzuatında da kolaylaştırılmıştır: 91/439 sayılı Direktif ortak bir “Topluluk Modeli” sürücü ehliyeti getirmiş ve bu sürücü ehliyetinin verilmesi ve geri alınmasına ilişkin şartları da uyumlaştırmıştır.<sup>42</sup>

### 2.2.3.3. AB Üyesi Olmayan Ülkelerle Bağlantılar

AB ülkeleri ile diğer ülkeler arasındaki kara taşımacılığı büyük oranda iki yönlü anlaşmalara dayanmaktadır. Topluluk ülkeleri ile AB üyesi olmayan Türkiye,<sup>43</sup> Hırvatistan, Makedonya, Arnavutluk, Bosna Hersek ve Moldova arasında geçici yolcu taşımacılığı ile ilgili Otobüsle Uluslararası Yolcu Taşımacılığı (INTERBUS) Anlaşması bulunmaktadır.<sup>44</sup> INTERBUS anlaşması, Avrupa Ekonomik Alanı (EEA) anlaşmasının yürürlüğe girmesinden sonra ASOR Anlaşmasının<sup>45</sup> yerine geçmiştir.<sup>46</sup>

Anlaşmalar ülkeler arasında yolcu taşımacılığı için düzenleyici çerçevenin uyumunu sağlamayı amaçlamaktadır. AB özellikle karayolu taşımacılığı konusunda Avrupa Ekonomik Alanı EEA ve Avrupa Serbest Ticaret Örgütü EFTA üyesi

<sup>41</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road/policy/access\\_market/rules\\_road\\_passenger\\_cabotage\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/access_market/rules_road_passenger_cabotage_en.htm), 21.06.2008

<sup>42</sup> Cansevdi, H.

<sup>43</sup> Türkiye’de INTERBUS Anlaşması 01.07.2006 tarihinden itibaren yürürlüğü girmiştir.

<sup>44</sup> <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l24264.htm>, 21.06.2008

<sup>45</sup> ASOR: Agreement on the International Carriage of Passengers by Road by Means of Occasional Coach and Bus Services: Otobüs ve Otokar ile Yapılan Karayolu ile Uluslararası Arızı Yolcu Taşımacılığına İlişkin Anlaşma

<sup>46</sup> Cansevdi, H.

Norveç, İzlanda, Liechtenstein ve EFTA üyesi İsviçre ile öncelikli anlaşmalar yapmıştır.

### **2.3. Karayolu Ücretlendirme**

Taşıma sistemlerindeki dengesizliklerin en büyük nedenlerinden biri de, Birlik içerisindeki farklı ücretlendirme politikalarıdır. Farklı taşıma şekillerinin maliyetleri her zaman ve her yerde aynı değildir. Altyapı kullanım ücretleri, yol ve yakıt vergileri Birlik içerisinde çeşitlilik gösterir. Bu eşitsizlik durumu, Avrupa'nın karayolu nakliye sektöründe rekabeti bozmakta ve adil ve şeffaf bir açık pazar oluşturma çabasıyla da zıt düşmektedir. Üye ülkelerin karayolu ile taşınan mallara farklı mali uygulamaları rekabetin önemli ölçüde bozulmasına neden olmaktadır.

93/89 sayılı Direktif, karayolu ile eşya taşınmasında kullanılan araçların vergilendirilmesi ve belirli altyapıların kullanılmasında alınan ödemeleri ve harçları düzenlemektedir. 92/81 sayılı Direktif mineral yağlardaki mali yapıları uyumlaştırmakta ve 92/82 sayılı Direktif de bu mali vergilerin oranlarının yakınlaştırılmasını sağlamaktadır. Ancak direktifler uyumlaştırılmış AB oranları yerine sadece asgari oranları belirlemekte ve bu asgari oranlara sayısız istisna tanımaktadır.

Komisyon yeni bir öneri ile yakıt vergilerinde daha ileri bir uyum seviyesine ulaşmak için 92/81 ve 92/82 sayılı Direktifleri değiştirerek, ticari dizel yakıtlarda üye devletlerin mali vergilerini aşamalı olarak uyumlaştırmak üzere ek bir adım atmıştır. Öneri ile bir hedef oran oluşturulmakta ve üye devletlerin her iki yanda kalan oranlarındaki sapmaları daraltarak 2010 yılında tek bir uyumlaştırılmış orana ulaşmaları öngörülmektedir.

Eurovignette olarak da bilinen 1999/62/EC sayılı Direktif 12 ton ve üzeri ağır yük vasıtalarının vergilendirilmesine ilişkin kuralları düzenlemiştir.<sup>47</sup> Araç vergilerine asgari oranlar ile kullanıcı harçlarına azami sınırlar ve adil vergilendirme mekanizmaları getiren direktif Eurovignette oranını ve araç vergisini çevreye ve yol

<sup>47</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road/policy/road\\_charging/charging\\_vehicle\\_fuel\\_taxes\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/road_charging/charging_vehicle_fuel_taxes_en.htm), 20.06.2008



altyapısına verilen zarara göre kademelendirerek, “kirleten öder” ilkesinin uygulanmasına dönük ilk çabayı oluşturmaktadır. Kademelendirme planı ile direktif daha az kirleten ve yol dostu araçların kullanımını teşvik etmektedir.<sup>48</sup>

Direktif’in amaçları şu şekilde tanımlanabilir:

- Seviyeleri ve üye ülkeler içerisinde uygulanan ücretler arasındaki farklılıkları azaltarak karayolu taşıma sektöründe hem iç pazarın işleyişini geliştirmek hem de rekabet koşullarının ortalanmasını sağlamak;
- Ücretlerin ayrıştırılması ile adil ve etkin fiyatlandırma prensipleri oluşturmak;
- Bölgesellik ilkesinin ilerlemesini sağlamak...

Direktifin ana hatları da şu şekildedir:

- Vergi ve ücretler sadece otoyol, köprü, tünel ve dağ geçidi kullanıcılarına uygulanmalıdır.
- Genel bir kural olarak, mesafe bazlı ücretler ve süre bazlı kullanım bedellerinin aynı yolda uygulanmaması gerekir.
- Ücretlerin kat edilen mesafe ve araç tipine göre alınması, kullanıcı ücretlerinin altyapının kullanım süresiyle ilişkili olması gerekir. Ücretler ve kullanım bedelleri, tıkanıklığa ve araç emisyon sınıflarına göre çeşitlilik gösterebilir.
- Ücret ve vergiler ayrımcı olmamalı, gişelerde problemleri ve gereksiz kuyrukları önlemek için anlaşılır olmalıdır. AB içinde sınır geçiş kontrolü olmamalıdır.

2006/38/EC sayılı Direktif, Eurovignette Direktifinde 12 ton ve üzeri olarak belirlenen ağır yük vasıtalarının istiap haddini 3,5 ton ve üzeri olarak değiştirmektedir.<sup>49</sup> Bu direktif ile özellikle 2006 değişikliği sonrasında üye ülkeler ücretleri aracın salım kategorisi EURO sınıflaması ve yola verilen zarar, konum, zaman ve sıklığın yoğunluğuna göre belirleyebilmektedir. “Kullanan öder” ve “kirleten öder” prensipleri ile trafik sıklığı ve çevreye verilen zarar gibi sorunları gidermeye yardımcı olur. Ayrıca yük taşımacılığını karayolundan demiryolu ve iç su yolu gibi diğer seçeneklere kaydırmayı hedefler.<sup>50</sup>

---

<sup>48</sup> Cansevdi, H.

<sup>49</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road/policy/road\\_charging/charging\\_tolls\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/road_charging/charging_tolls_en.htm), 20.06.2008

<sup>50</sup> <http://www.euractiv.com/en/transport/eu-agrees-greener-truck-tolling-scheme/article-150935>, 20.06.2008

10 Haziran 2008 tarihinden itibaren alt sınır aşağıdaki tabloya göre arttırılmıştır. Tüm araç kategorileri için günlük ücret 11 Euro'dur. 2009 yılında EURO V, 2014 yılından itibaren ise EURO VI'ya geçilecektir.

**Tablo 4: Çevre Performansına göre Yıllık Ücretler (Euro)**

	<b>Maksimum 3 Aks</b>	<b>Minimum 4 Aks</b>
<b>EURO Olmayan</b>	1.332 €	2.233 €
<b>EURO I</b>	1.158 €	1.933 €
<b>EURO II</b>	1.008 €	1.681 €
<b>EURO III</b>	876 €	1.461 €
<b>EURO IV ve üstü</b>	797 €	1.329 €

Kaynak: [http://ec.europa.eu/transport/road/policy/road\\_charging/charging\\_tolls\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/road_charging/charging_tolls_en.htm), 20.07.2008

Üye ülkelere aynı zamanda nasıl ücret toplayacakları konusunda esneklik tanınmıştır. Özellikle, Trans Avrupa Ağları'na bir parçası olduğunda bu esneklik sadece otoyollarda değil tüm karayolu şebekesine artırılabilir.

- Ücret gelirleri altyapının bakım onarımında kullanılmalı veya ulaşım sektörü bir bütün olarak finanse edilmelidir.
- 2010 yılı itibariyle, ücret ve kullanıcı ücreti toplayan ülkeler, ücretlerini araç kirlilik standartlarına göre belirleyecekler ve böylece en temiz olanlar teşvik edilmiş olacaktır.
- Yetkililer ekonomik olarak zayıf olan bölgeleri veya izole alanları ücretten muaf tutmaya karar verebilir.
- Demiryolu ve iç suyolları gibi yeni alternatif ulaşım altyapı projelerini finansmanı için %15 ekstra ücret alınabilir. Bu oran dağlık bölgelerde sınır aşırı projeler için %25'e çıkabilir.
- Kentsel bölgeler dahil edilmemesine rağmen yerel yetkililer Eurovignette direktifinin 9. maddesindeki bir hükümlerle ekstra ücret alabilmektedir.<sup>51</sup>
- Sık kullanılanlar için indirim yapmak mümkün olacaktır.

<sup>51</sup> İngiltere'de Londra ve Almanya'da Berlin, Hannover, Köln, Stuttgart, Mannheim, Tübingen, Reutlingen, Ludwigsburg, Leonberg şehirlerinde Düşük Emisyon Bölgeleri (Low Emission Zone LEZ) bulunmaktadır. Bu bölgelere girmek isteyen araçlara 2008 yılı başından itibaren EURO kategorilerine göre ücret karşılığı etiket olarak izin verilmektedir.

## 2.4. Karayolu Güvenliği ve Sosyal Teminatlar

### 2.4.1. Karayolu Güvenliği

Karayolu taşımacılığı insan hayatı açısından en tehlikeli ve en pahalıya mal olan ulaşım şeklidir.<sup>52</sup> 15 AB üyesi ülkede trafik kazalarında son 50 yılda 2 milyondan fazla kişi hayatını kaybetmiş, yaklaşık 100 milyon kişi yaralanmıştır.

**Tablo 5: Avrupa Karayolu Kaza Sayısı – 2006 (Bin)**

		1970	1980	1990	2000	2005	2006	06/00
<b>AB27</b>		<b>1.388,5</b>	<b>1.459,5</b>	<b>1.487,6</b>	<b>1.490,2</b>	<b>1.301,4</b>	<b>1.278,4</b>	<b>-14,2%</b>
<b>AT</b>	Avusturya	51,6	46,2	46,3	42,1	40,9	39,9	<b>-5,3%</b>
<b>BE</b>	Belçika	77,0	60,8	62,4	49,1	40,4	41,1	<b>-16,2%</b>
<b>BG</b>	Bulgaristan			6,5	6,9	8,2	8,2	<b>19,4%</b>
<b>CY</b>	(Güney) Kıbrıs			3,2	2,4	2,5	2,7	<b>11,5%</b>
<b>CZ</b>	Çek Cumhuriyeti			21,9	25,4	25,2	22,1	<b>-13,1%</b>
<b>DE</b>	Almanya	377,6	412,7	389,4	382,9	336,6	328,0	<b>-14,4%</b>
<b>DK</b>	Danimarka	19,8	12,3	9,2	7,3	5,4	5,4	<b>-26,4%</b>
<b>EE</b>	Estonya			2,1	1,5	2,3	2,6	<b>71,9%</b>
<b>EL</b>	Yunanistan	18,3	18,2	19,6	23,0	16,9	16,2	<b>-29,6%</b>
<b>ES</b>	İspanya	58,0	67,8	101,5	101,7	91,2	99,8	<b>-1,9%</b>
<b>FI</b>	Finlandiya	11,4	6,8	10,2	6,6	7,0	6,7	<b>1,6%</b>
<b>FR</b>	Fransa	228,1	248,5	162,6	121,2	84,5	80,3	<b>-33,8%</b>
<b>HU</b>	Macaristan		19,0	27,8	17,5	20,8	21,0	<b>19,9%</b>
<b>IE</b>	İrlanda	6,4	5,7	6,1	7,7	5,6	6,8	<b>-11,7%</b>
<b>IT</b>	İtalya	173,1	163,8	161,8	256,5	240,0	238,1	<b>-7,2%</b>
<b>LT</b>	Litvanya			5,1	5,8	6,8	6,8	<b>16,6%</b>
<b>LU</b>	Lüksemburg	1,6	1,6	1,2	0,9	0,7	0,8	<b>-15,2%</b>
<b>LV</b>	Letonya			4,3	4,5	4,5	4,3	<b>-4,0%</b>
<b>MT</b>	Malta			0,2	1,0	0,8	0,8	<b>-13,2%</b>
<b>NL</b>	Hollanda	58,9	49,4	44,9	42,3	27,0	24,5	<b>-42,0%</b>
<b>PL</b>	Polonya		40,4	50,5	57,3	48,1	46,9	<b>-18,2%</b>
<b>PT</b>	Portekiz	22,7	33,9	45,1	44,5	37,1	35,7	<b>-19,8%</b>
<b>RO</b>	Romanya			9,7	7,6	8,5	7,8	<b>2,5%</b>
<b>SE</b>	İsveç	16,6	15,2	17,0	15,8	18,1	18,1	<b>14,9%</b>
<b>SI</b>	Slovenya			5,2	8,6	10,5	11,6	<b>35,4%</b>
<b>SK</b>	Slovakya			8,2	7,9	7,9	8,0	<b>1,3%</b>
<b>UK</b>	Birleşik Krallık	267,5	257,3	265,6	242,1	203,7	194,2	<b>-19,8%</b>
<b>HR</b>	Hırvatistan			14,5	14,4	15,7	16,7	<b>15,8%</b>
<b>MK</b>	Makedonya	3,1		2,3	1,7			
<b>TR</b>	Türkiye			55,8	75,2			
<b>IS</b>	İzlanda			0,6	1,0	0,7	0,9	<b>-9,4%</b>
<b>NO</b>	Norveç			8,8	8,4	8,1	7,9	<b>-6,1%</b>
<b>CH</b>	İsviçre	28,7	25,6	23,8	23,7	21,7	21,5	<b>-9,4%</b>

Kaynak: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2007/2008, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2008, s: 178

<sup>52</sup> White Paper, European Transport Policy For 2010: Time To Decide, 2001, s: 65

**Tablo 6: Avrupa Karayollarında Trafik Kazası Sonucu Ölenlerin Sayısı (2006)**

		1970	1980	1990	2000	2005	2006	06/00
<b>AB27</b>		<b>77.831</b>	<b>64.322</b>	<b>75.977</b>	<b>56.412</b>	<b>45.296</b>	<b>42.953</b>	<b>-23,9%</b>
<b>AT</b>	Avusturya	2.507	2.003	1.391	976	768	730	<b>-25,2%</b>
<b>BE</b>	Belçika	2.950	2.396	1.976	1.470	1.089	1.069	<b>-27,3%</b>
<b>BG</b>	Bulgaristan			1.567	1.012	957	1.043	<b>3,1%</b>
<b>CY</b>	(Güney) Kıbrıs		85	116	111	102	86	<b>-22,5%</b>
<b>CZ</b>	Çek Cumhuriyeti			1.291	1.486	1.286	1.063	<b>-28,5%</b>
<b>DE</b>	Almanya	21.332	15.050	11.046	7.503	5.361	5.091	<b>-32,1%</b>
<b>DK</b>	Danimarka	1.208	690	634	498	331	306	<b>-38,6%</b>
<b>EE</b>	Estonya			436	204	169	204	<b>0,0%</b>
<b>EL</b>	Yunanistan	1.099	1.445	2.050	2.037	1.658	1.657	<b>-18,7%</b>
<b>ES</b>	İspanya	5.456	6.522	9.032	5.777	4.442	4.104	<b>-29,0%</b>
<b>FI</b>	Finlandiya	1.055	551	649	396	379	336	<b>-15,2%</b>
<b>FR</b>	Fransa	16.448	13.672	11.215	8.079	5.318	4.709	<b>-41,7%</b>
<b>HU</b>	Macaristan			2.432	1.200	1.278	1.303	<b>8,6%</b>
<b>IE</b>	İrlanda	540	564	478	418	399	368	<b>-12,0%</b>
<b>IT</b>	İtalya	11.004	9.220	7.151	7.061	5.818	5.669	<b>-19,7%</b>
<b>LT</b>	Litvanya			933	641	760	759	<b>18,4%</b>
<b>LU</b>	Lüksemburg	132	98	70	76	46	36	<b>-52,6%</b>
<b>LV</b>	Letonya			947	588	442	407	<b>-30,8%</b>
<b>MT</b>	Malta			4	15	17	10	<b>-33,3%</b>
<b>NL</b>	Hollanda	3.181	1.997	1.376	1.082	750	730	<b>-32,5%</b>
<b>PL</b>	Polonya			7.333	6.294	5.444	5.243	<b>-16,7%</b>
<b>PT</b>	Portekiz	1.842	2.941	2.646	1.877	1.247	969	<b>-48,4%</b>
<b>RO</b>	Romanya			3.782	2.499	2.641	2.478	<b>-0,8%</b>
<b>SE</b>	İsveç	1.307	848	772	591	440	445	<b>-24,7%</b>
<b>SI</b>	Slovenya			517	313	258	262	<b>-16,3%</b>
<b>SK</b>	Slovakya			731	628	560	579	<b>-7,8%</b>
<b>UK</b>	Birleşik Krallık	7.770	6.240	5.402	3.580	3.336	3.297	<b>-7,9%</b>
<b>HR</b>	Hırvatistan			1.360	655	597	614	<b>-6,3%</b>
<b>MK</b>	Makedonya				162	143	140	<b>-13,6%</b>
<b>TR</b>	Türkiye			6.286	5.510	4.505	4.633	<b>-15,9%</b>
<b>IS</b>	İzlanda			24	32	19	31	<b>-3,1%</b>
<b>NO</b>	Norveç			332	341	224	242	<b>-29,0%</b>
<b>CH</b>	İsviçre	1.694	1.246	954	592	409	370	<b>-37,5%</b>

Kaynak: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2007/2008, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2008, s: 174

AB27 yollarında 2005 yılında (kaza sonrası 30 gün içinde gerçekleşen ölümler dahil) 45.296 kişi hayatını kaybetmiş, 2006 yılında hayatını kaybedenlerin sayısı 42.953 kişiye düşmüştür. 2000 yılı ile karşılaştırıldığında 2006 yılında 27 AB ülkesinde trafik kazalarının sayısı %14,2, trafik kazalarında ölenlerin sayısı %23,9

oranında azalmış ve 13.500 daha az can kaybı meydana gelmiştir.<sup>53</sup> Alınan tedbirlerle çoğu ülkede kaza sayısında azalma sağlanmış, 2006 yılında 27 AB ülkesinde meydana gelen kaza sayısı 1970 seviyesinin altına inmiştir. Bu dönemde Lüksemburg ve Portekiz ölümleri yarı yarıya azaltmayı başarmıştır.

AB ülkelerinde meydana gelen karayolu trafik kazalarının doğrudan ölçülebilen parasal karşılığı 45 milyar Euro'dur. Dolaylı (fiziksel ve psikolojik) zararlar ise toplam 160 milyar Euro olarak kabul edilmektedir. Bu rakam AB ülkelerinin toplam gayri safi gelirlerinin % 2'sini oluşturmaktadır.<sup>54</sup>

Maastricht Antlaşması yol güvenliğinin daha da iyileştirilmesi konusunda koordineli ve hedefe dönük bir yaklaşım izleme konusunda Topluluğa yasal yetkiler vermiştir. Tip onayı, teknik kontroller, kaza halinde önden ve yandan darbelere karşı korunmanın iyileştirilmesiyle ilgili yasal tedbirler temelinde 1993-1996, 1997-2001 ve 2002-2010 yol güvenliği eylem planları hazırlanmıştır.

Avrupa yol güvenliği programı, mevzuata dayanmayan usul ve yöntemlerin, karayolu kazaları hakkında bir veri tabanı oluşturan CARE (Community Road Accident Data Base)<sup>55</sup> araştırma projesi çerçevesinde geliştirilmesi ve iyileştirilmesinde önemli faydalar getirmiştir. Bazı üye ülkeler ve tüketici örgütlerinin desteklediği ve Avrupa'da satılan çok tanınmış bazı araçların güvenlik performanslarını karşılaştırmalı ve bağımsız olarak değerlendiren Avrupa Yeni Araç Değerlendirme Programı EURO-NCAP (European New Car Assessment Program)<sup>56</sup> hayata geçirilmiştir.

Takoğraf, hız sınırlayıcıları, lastik diş derinliği gibi teknik gelişmeler yol güvenliğine katkıda bulunmaktadır. Emniyet kemerlerinin kullanılması 90'lı yılların başlarında uyumlaştırılmıştır. Araçların teknolojik gelişimi ölümleri azaltırken, sonuçta yaralanmaların sayısını yükseltmektedir.

---

<sup>53</sup> EU Energy and Transport in Figures, s: 97

<sup>54</sup> White Paper, s: 66

<sup>55</sup> [http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/road\\_safety\\_observatory/care\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/road_safety_observatory/care_en.htm), 07.07.2008

<sup>56</sup> <http://www.euroncap.com/about.aspx>, 07.07.2008

Ülkeden ülkeye değişiklik gösteren alkol limitlerinin düzenlenmesine ilişkin öneri tartışma aşamasındadır. Birbirine yakın olsa da yine de farklılık gösteren hız sınırlarını uyumlaştırma önerisi ciddi bir muhalefetle karşılaşmış ve ilerleme kaydedilememiştir. 01.10.2001 tarihinden sonra kayıt olan bütün araçlarda emniyet kemeri bulunması zorunludur.<sup>57</sup>

**Tablo 7: Hız ve Alkol Limitleri**

		Hız Limiti ( Km / s )			Alkol Limiti ( Promil )*
		Şehir içi	Anayol	Otoyol	
<b>AT</b>	Avusturya	50	100	130	0,5
<b>BE</b>	Belçika	50	90	120	0,5
<b>BG</b>	Bulgaristan	50	90	120	0,5
<b>CY</b>	(Güney) Kıbrıs	50	80	100	0,9
<b>CZ</b>	Çek Cumhuriyeti	50	90	130	0
<b>DE</b>	Almanya	50	100	(130)	0,5
<b>DK</b>	Danimarka	50	80	110-130	0,5
<b>EE</b>	Estonya	50	90	110	0,2
<b>EL</b>	Yunanistan	50	90	120	0,5
<b>ES</b>	İspanya	50	90	120	0,5
<b>FI</b>	Finlandiya	50	80-100	100-120	0,5
<b>FR</b>	Fransa	50	80-90	110-130	0,5
<b>HU</b>	Macaristan	50	80	120	0
<b>IE</b>	İrlanda	50	80-100	120	0,8
<b>IT</b>	İtalya	50	90	110-150	0,5
<b>LT</b>	Litvanya	50	90	110-130	0,4
<b>LU</b>	Lüksemburg	50	90	130	0,8
<b>LV</b>	Letonya	50	90	110	0,5
<b>MT</b>	Malta	40	64	-	0,8
<b>NL</b>	Hollanda	50	80	120	0,5
<b>PL</b>	Polonya	50-60	90	130	0,2
<b>PT</b>	Portekiz	50	90-100	120	0,5
<b>RO</b>	Romanya	50	90	120	0
<b>SE</b>	İsveç	30-50	70-90	110	0,2
<b>SI</b>	Slovenya	50	90	130	0,5
<b>SK</b>	Slovakya	60	90	130	0
<b>UK</b>	Birleşik Krallık	48	96	112	0,8
<b>HR</b>	Hırvatistan	50	90	130	0
<b>MK</b>	Makedonya	60	80	120	0,5
<b>TR</b>	Türkiye	50	90	130	0,5
<b>IS</b>	İzlanda	50	80-90	-	0,5
<b>NO</b>	Norveç	50	80	90	0,2
<b>CH</b>	İsviçre	50	80	120	0,5

\* Promil: 1 litre kandaki alkol miktarı (gr)

Kaynak: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2007/2008, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2008, s: 99

<sup>57</sup> Road Transport Policy, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2006, s: 9

Hız ve alkol limitleri ülkeden ülkeye değişiklik göstermektedir. Almanya’da otoyolların yarısından fazlasında hız sınırı bulunmamakta olup tavsiye edilen maksimum hız 130 km’dir. Kimi ülkelerde alkollü araç kullanmaya müade edilmezken bazı ülkelerden alkol limiti 0,8 promile kadar çıkmaktadır. Bu durum karayolu ulaşım sisteminin uyumlaştırılması gereğini ortaya koymaktadır.

Komisyon’un 2001 yılında yayınladığı Beyaz Kitap’ta açıkladığı 2010 yılında Avrupa yollarında ölümlerle sonuçlanan kaza sayısını yarıya indirme hedefi Avrupa Parlamentosu ve tüm üye ülkeler tarafından onaylanmıştır. 2003 Avrupa Karayolu Güvenliği Eylem Programı karayolu araçlarını geliştirerek daha güvenli hale getirmeyi, karayolları altyapısını geliştirerek tehlikeli noktaları ortadan kaldırmayı amaçlamakta ve sürücüleri kurallara uymaya, daha sorumlu davranmaya ve tehlikeli davranışlardan kaçınmaya teşvik etmektedir.<sup>58</sup> Komisyon 2006 Şubat ayında ölümcül kazaları azaltmada ulaşılan başarılar ile ilgili bir dönem ortası gözden geçirme düzenlemiştir.

#### **2.4.2. Sosyal Teminatlar**

Ulaştırma pazarların açılışı, taşıma hizmetlerinde gelişmeler sağlamıştır. Rekabet politikası bu gelişmenin bazı girişimcilere zararlı olmayacak şekilde olduğunu garanti etmelidir. Aynı zamanda bu sektörde çalışanlara mal olmadığının da kesinleştirilmesi gerekir.<sup>59</sup>

561/2006 sayılı yönetmelikle günlük ve 2 haftalık maksimum sürüş süreleri ile minimum istirahat süreleri belirlenmiştir. Bu düzenleme yolcu ve yük taşıma operatörleri, uluslararası ve yurtiçi, uzun ve kısa mesafe, kendi hesabına çalışan veya kiralık sürücüler, işverenler ve işçileri de ilgilendirmektedir. Yönetmeliğin amacı, Birlik içerisinde rekabetin bozulmasını önlemek, yol güvenliğini ve sürücülerin çalışma koşullarını geliştirmektir.<sup>60</sup>

---

<sup>58</sup> Cansevdi, H.

<sup>59</sup> Ülgen, S., s: 146

<sup>60</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social\\_provision/social\\_driving\\_time\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_driving_time_en.htm), 20,06.2008

Günlük sürüş süresi 9 saati aşmamalıdır. Haftalık çalışma günü 6 gün olabilir. Sürüş süresi bir haftada 56 saati, ardışık iki haftada 90 saati geçmemelidir. Günlük dinlenme süresi en az 11 saat olmalıdır. Herhangi iki haftalık dinlenme süreci arasında 3 defadan fazla olmamak şartıyla 9 saate düşürülebilir. Bölünmüş uyku 3 saatlik dinlenme ve sonra 9 saatlik dinlenme şeklinde olabilir.<sup>61</sup>

2002/15 sayılı Direktif, karayolu taşımacılığında faaliyet gösteren tüm mobil işçilerle ilgili minimum gereklilikleri de ortaya koymaktadır. Direktif şoförlerin sürüş ve dinlenme süreleriyle ilgili ortak kuralları belirleyen 561/2006 sayılı yönetmeliği de destekler niteliktedir.<sup>62</sup>

Direktif temel olarak aşağıdaki genel hükümleri kapsar ve bu kurallar 23 Mart 2005 tarihinden itibaren tüm mobil çalışanlar için geçerlidir. 23 Mart 2009 tarihinden itibaren serbest çalışan sürücüler için de geçerli olacaktır.

- Çalışma süresi, çalışma yeri, mobil işçi, kendi hesabına çalışan sürücüler, hafta, gece mesaisi gibi ifadelerin tanımları;
- Haftalık maksimum çalışma süresi 48 saattir. Bu süre 4 aylık bir dönemde 48 saat limitinin aşılmamış olması koşuluyla 60 saate çıkarılabilir;
- Molarlar: hiç mola vermeden en fazla 6 saat çalışılabilecek. Günlük çalışma süresi 6 ile 9 saat arasında ise mola en az 30 dakika olacaktır;
- Dinlenme süresi EC/561/2006'ya uygun olmalıdır;
- Gece mesaisi: 24 saatlik bir periyoda 10 saati aşmamalıdır.

Kota sisteminin getirildiği 1969 yılında sürüş süresi otomatik kayıt sistemi kurulmuş, kayıt defterlerinin yerine takograf kullanılmaya başlamıştır. Böylece sürüş ve dinlenme süreleri için kurallar kabul edilmiştir. 1985 yılında sürüş ve dinlenme süreleri belirlenmiş ve karayolu taşımacılığındaki takografların kullanımına ilişkin kurallar değiştirilmiştir. 1998 yılında tüzük dijital takografin kullanılması için değiştirilmiştir.<sup>63</sup>

<sup>61</sup> <http://www.und.org.tr/index.php?go=haberdetay.php&id=269>, 20.06.2008

<sup>62</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social\\_provision/social\\_working\\_time\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_working_time_en.htm), 20.06.2008

<sup>63</sup> Cansevdi, H.



01.05.2006 tarihinden itibaren ağırlığı 3,5 tondan fazla olan ve 9'dan fazla yolcu taşıyan araçlarda dijital takograf kullanılma zorunluluğu getirilmiştir. Dijital takograf birçok yönden analog takografa göre çok daha güvenli ve doğru bir kayıt alma aracıdır.<sup>64</sup> Sürüş ve dinlenme sürelerine uyumu artıracak yeni cihazlar, aracın mesafe, hız gibi tüm faaliyetlerini ve sürüş süresi ile sürücünün dinlenme dönemlerini kaydetmektedir. Ayrıca, takografa takılan bir kişisel sürücü kartı, teftişlerin daha kolay yapılmasını sağladığı gibi sürücünün kişisel verilerini kolayca kontrol etmesini de temin etmektedir. Bu yeni sistemin, cihazlarla oynanmasına ve olası yanıltıcı uygulamalara da son vermesi beklenmektedir.<sup>65</sup>

Çalışma sürelerine getirilen sınırlamalar ve sürücülerin eğitim maliyetleri karayolu mal taşımacılığının mali yapısında belirgin bir değişikliğe neden olabilecektir.

### **2.4.3. Teknolojik Gelişmeler**

Değişik ekonomik sektörlerde sayısız imkanlar vaat eden ve Avrupa'nın önemli bir teknolojik alanda bağımsız kalmasına yardımcı olacak GALILEO programı, mevcut karayolu trafik yönetimi sistemi ve trafik bilgi servislerini birleştirecek şekilde karayolu ulaştırmasında Akıllı Ulaştırma Sistemleri'nin geliştirilmesine izin veren bir yer bulma ve seyir sistemi projesidir. GALILEO'nun askeri kökenli Amerikan GPS (Global Positioning System)'in yerine geçmesi planlanmaktadır.

Topluluk, Akıllı Ulaştırma Sistemleri konusunda araştırma ve projeleri geliştirmeyi hedeflemektedir: TEMPO özellikle karayolunda Akıllı Ulaştırma Sistemleri için tasarlanmış ve Trans-Avrupa Karayolu Ağlarında Akıllı Ulaştırma Sistem ve hizmetlerini uyumlu ve eşzamanlı olarak yerleştirmeye dönük bir programdır.<sup>66</sup>

---

<sup>64</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social\\_provision/social\\_tachograph\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_tachograph_en.htm), 20.06.2008

<sup>65</sup> Cansevdi, H.

<sup>66</sup> Cansevdi, H.

Bilgisayar ve iletişim teknolojilerindeki gelişmeler, ulaştırma alanını çok yönlü etkilemeye devam etmektedir. Tele-çalışma (home office) , tele-alışveriş (internetten alışveriş, sanal mağazalar), tele-eğitim (uzaktan eğitim - Açık Öğretim) gibi uygulamaların yaygınlaşmasıyla klasik yolculuklardan bir bölümü ortadan kalkabilecektir. Ayrıca telematik (TELEkomünikasyon - InforMATİK) uygulamaları ulaştırmanın birçok alanında verimliliği arttırmaya olanak sağlamaktadır. Akıllı Ulaştırma Sistemleri (Intelligent Transport Systems - ITS) birçok alanda hizmet seviyesini artırmaktadır.<sup>67</sup>

Akıllı Ulaştırma Sistemlerinin kullanımına örnek olarak Otomatik Geçiş Sistemi (OGS) ve Karlı Geçiş Sistemi (KGS) gösterilebilir. Otomatik taşıt tanıma sistemleri ile yakıt alımları merkezi olarak takip edilebilmektedir. Araç takip sistemleri sayesinde araçların düzenli olarak izlenmesi mümkündür.

## **2.5. Etki Değerlendirme Raporu**

Komisyon'un pazara giriş kurallarının uygulanması ve bunların kontrol edilip izlenmesi ile ilgili 21 Mart 2007 tarihinde Etki Değerlendirme Raporu yayınlamıştır. Rapor 7 temel alanda yaşanan problemlere ışık tutmaktadır:<sup>68</sup>

- İstikrarlı ve etkili işletme sahibi olmayan firmaların izlenmesinde yaşanan zorluklar;
- Profesyonel ve finansal kapasite gerekliliklerinin karşılaştırılabilir olmaması;
- Profesyonel kapasite sertifikası sahibi, pazara giriş sağlayan lisansı elde etmek için bu sertifikayı kullanan girişim arasındaki açık olmayan bağlantı;
- Geçici kabotajların açık olmayan tanımı ve kontrolü;
- Uluslararası düzenli yolcu taşıma hizmetleri yetkilendirmesinin külfetli prosedürü;
- Bazı kontrol dokümanlarının heterojenliği;
- Uyumu izlemedeki dengesizlik

---

<sup>67</sup> 9. Kalkınma Planı Karayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Devlet Planlama Teşkilatı, 2006, s:10

<sup>68</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road/legislation/doc/sec\\_2007\\_635\\_impact\\_full\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road/legislation/doc/sec_2007_635_impact_full_en.pdf), s: 10-14, 20.06.2008

### 3. AB’de Demiryolu Taşımacılığı

#### 3.1. Demiryolu Ulaşımına Genel Bakış

Demiryolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığından sonra en ucuz ulaşım şeklidir. Kara naklindeki en ucuz taşımacılık türü demiryoludur. Büyük miktarlarda yük taşımak mümkündür. Düzenli seferler yapıldığından, kargo naklinde önceden program yapılabilir. Kaza riski, diğer taşıma türlerine oranla daha azdır.

Demiryolu taşımacılığının dezavantajlı olduğu konular da bulunmaktadır. Yükün ulaşım süreci diğer taşıma türlerine oranla çok fazladır. Ülkenin her tarafına demiryolu ağı uzanamadığından, ancak belli bölgelere demiryolu taşımacılığı yapılabilir. Her türlü yükü demiryolu ile taşımak mümkün değildir. Demiryolu ile taşınan bir yükün alıcının deposuna ulaştırılmasında nihai olarak yine karayolunun kullanılması zorunludur. Demiryolu altyapısı büyük yatırım gerektirdiğinden bu taşıma şeklinin geliştirilmesi oldukça zordur.<sup>69</sup>

Demiryolları tarihi 19. yüzyılın ilk yarısında İngiltere’de Stockton ve Darlington arasında bir demiryolu hattı inşa edilmesi ile başlar. Ülke ekonomilerinin gelişimi için önemli rol oynayan demiryolları yalnızca yerel ve ulusal kaygılar göz önünde bulundurularak inşa edilmiştir. Bu durum bütün ülkelerde benzer fakat ülkeler arasında bağlantıları zayıf bir Avrupa demiryolu sistemi ve pazarının oluşmasına yol açmıştır. Değişik hat genişlikleri, değişik elektrik akımı sağlama sistemleri, vagon ve lokomotiflerin farklı maksimum dingil ağırlığı, trafik yönetim sistemleri arasındaki farklar gibi sorunlar için değişik çözümler getirilmiştir.

Farklı ray dizimleri ve platform seviyelerindeki farklılıklar, demirbaş ve sinyalizasyon sistemlerindeki teknolojik farklılıklar, farklı personel eğitimi ve farklı yönetim sistemleri, birlikte işlerliğin önündeki engellerdir. Bu uyum eksikliği, demiryolu firmalarının hızlı, güvenli ve etkili bir uluslararası hizmet sağlama şansını

---

<sup>69</sup> Özdem, Cavit, Ulaştırma Sistemi ve Dış Ticaretimiz, <http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/ead/konjokturizlemedb/ulsis.doc>, 29.06.2008

azaltmaktadır.<sup>70</sup> Üye ülkeler arasında demiryolu taşımacılığı, teknik farklılıklar ve birlikte işlerlikteki eksikler nedeniyle, sınır geçişlerinde gecikmelere ve dolayısıyla fazladan maliyete yol açmaktadır.

Devletlerin demiryolu sistemine müdahalesi tarihi nedenlere dayanmaktadır. Üye ülkelerin endüstriyel ve ekonomik gelişiminde stratejik önemi olan demiryolları Avrupa'yı yıllarca bölen tartışmalarda önemli bir rol oynamıştır. Demiryolları neredeyse devletin bir parçası olarak değerlendirilmiştir. 2005 yılında AB'de demiryolları için sağlanan devlet yardımları ve diğer ödeneklerin toplamı 50 milyar Euro'yu bulmuştur.<sup>71</sup>

Roma Anlaşması ve Ortak Taşımacılık Politikası ile belirlenen hedeflere ulaşmak için Birlik seviyesinde düzenlemeler gerekmiştir. Bu amaçla Konsey tarafından yük ve yolcu taşımacılığı pazarını açmak, demiryolu sistemlerinin birlikte işlerliği ve devlet yardımları ile kamu hizmet yükümlülüklerinin hangi şartlarda uygulanabileceği ile ilgili birçok direktif ve tüzük yayınlanmıştır.<sup>72</sup>

### **3.1.1. AB'de Demiryolu Taşımacılığında Mevcut Durum**

Avrupa'da son 30 yılda, demiryolu taşımacılığının özellikle yük taşımacılıktaki payında keskin bir düşüş gözlenmektedir. Tüm kara yük taşımacılığı çeşitleri arasında demiryolunun payı 1970 yılında %30 iken, 2004 yılında %13,2'ye gerilemiştir. AB25 için 1995'te %19,6 olan demiryolu taşımacılığı payı 2004'te %16,4'e inmiştir. Aynı dönemde karayolu yük taşımacılığı üçe katlanmıştır. Bunun temel nedeni olarak demiryolunun karayolu kadar rekabetçi olmaması gösterilmektedir. Bu dönemde demiryolu yolcu taşımacılığında da düşüş olmuştur. 1970 yılında demiryolu yolcu taşımacılığının payı %10,2 iken bu rakam AB15 için 2003 yılında %6,3'e düşmüştür. AB25 ülkelerinde demiryolu yolcu taşımacılığının payı 1995'de %6,3 iken 2003 yılında bu rakam %5,8'e inmiştir.<sup>73</sup>

---

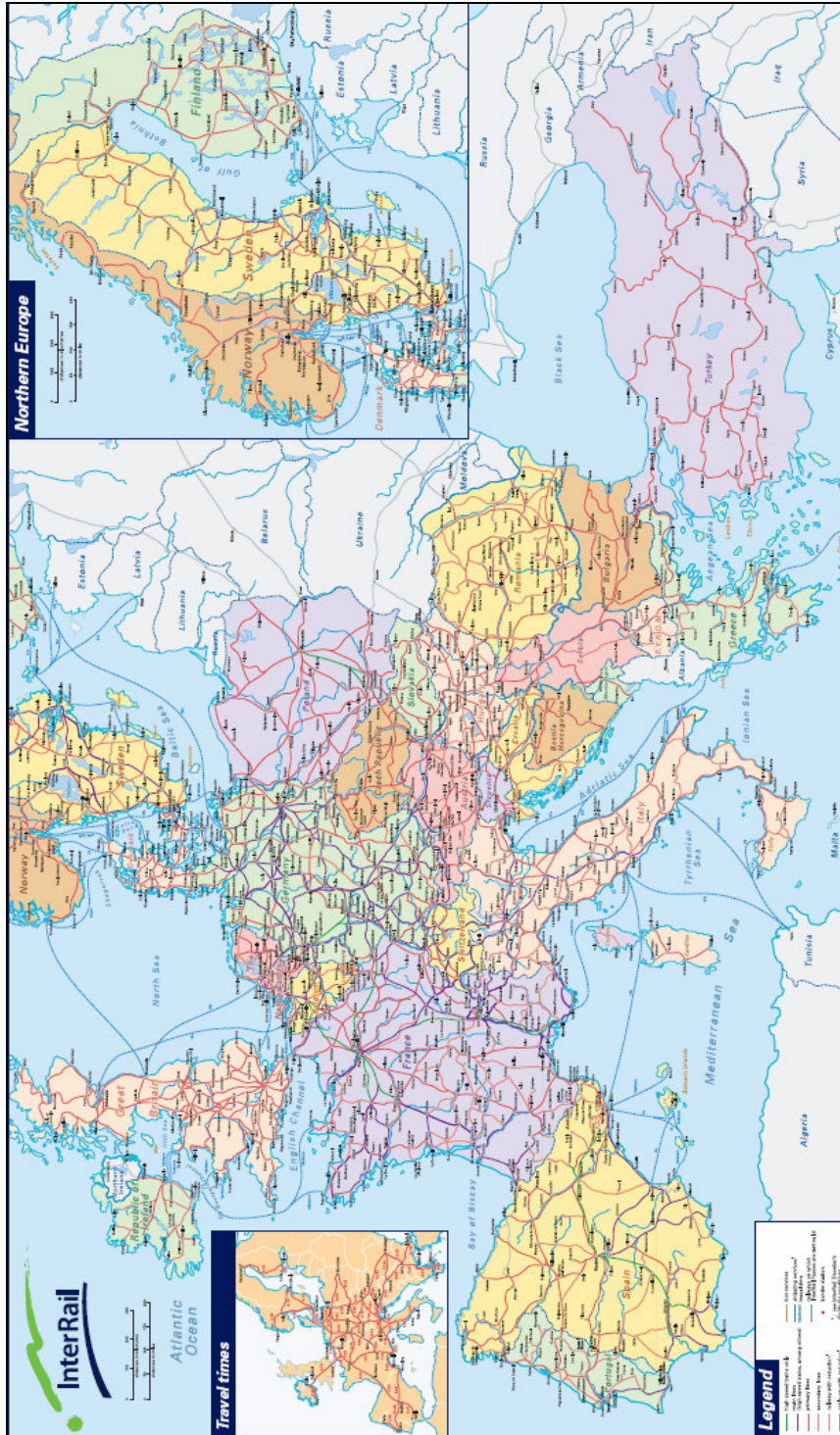
<sup>70</sup> Ülgen, S., s: 128

<sup>71</sup> [http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/fascinating\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/fascinating_en.htm), 22.06.2008

<sup>72</sup> [http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/fascinating\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/fascinating_en.htm), 22.06.2008

<sup>73</sup> [http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/current\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/current_en.htm), 22.06.2008

Harita 1: Avrupa Demiryolu Şebekesi



Kaynak: [http://www.interrailnet.com/interrail\\_railway\\_map](http://www.interrailnet.com/interrail_railway_map), 14.08.2008

Avrupa’da genel olarak demiryolu hatlarının uzunluğunda azalma olduğu gözlemlenmektedir. 27 AB ülkesinin 1970 yılında 232.550 km olan demiryolu uzunluğu 2005 yılında 215.439 km’ye düşmüştür. 27 AB ülkesinde ortalama %50 olan elektrikli hat oranı ülkeden ülkeye değişiklik göstermektedir. Yunanistan ve İrlanda’da elektrikli hat oranı %3 iken, Lüksemburg’da sadece 275 km demiryolu olsa da neredeyse tamamı elektrikli dir.

**Tablo 8: Avrupa Demiryolu Hatları (Km)**

		1970	1980	1990	2000	2005	Elektrikli Hat	
<b>AB27</b>		<b>232.550</b>	<b>225.061</b>	<b>218.471</b>	<b>217.347</b>	<b>215.439</b>	<b>107.373</b>	<b>50%</b>
<b>AT</b>	<b>Avusturya</b>	5.901	5.857	5.624	5.665	5.691	3.515	62%
<b>BE</b>	<b>Belçika</b>	4.605	3.971	3.479	3.471	3.544	2.977	84%
<b>BG</b>	<b>Bulgaristan</b>	4.196	4.341	4.299	4.320	4.154	2.880	69%
<b>CY</b>	<b>(Güney) Kıbrıs</b>	-	-	-	-	-	-	0%
<b>CZ</b>	<b>Çek Cumhuriyeti</b>				9.444	9.513	2.997	32%
<b>DE</b>	<b>Almanya</b>	43.777	42.765	40.981	36.588	34.221	19.350	57%
<b>DK</b>	<b>Danimarka</b>	2.352	2.015	2.838	2.756	2.644	636	24%
<b>EE</b>	<b>Estonya</b>	1.227	993	1.026	968	959	131	14%
<b>EL</b>	<b>Yunanistan</b>	2.602	2.461	2.484	2.385	2.576	83	3%
<b>ES</b>	<b>İspanya</b>	15.850	15.724	14.539	13.868	14.452	8.177	57%
<b>FI</b>	<b>Finlandiya</b>	5.804	6.075	5.867	5.854	5.732	2.617	46%
<b>FR</b>	<b>Fransa</b>	37.582	34.362	34.070	29.272	29.286	14.765	50%
<b>HU</b>	<b>Macaristan</b>	8.487	7.836	7.838	8.005	7.950	2.848	36%
<b>IE</b>	<b>İrlanda</b>	2.189	1.987	1.944	1.919	1.919	52	3%
<b>IT</b>	<b>İtalya</b>	16.073	16.138	16.066	16.187	16.545	11.561	70%
<b>LT</b>	<b>Litvanya</b>	2.015	2.008	2.007	1.905	1.771	122	7%
<b>LU</b>	<b>Lüksemburg</b>	271	270	271	274	275	262	95%
<b>LV</b>	<b>Letonya</b>	2.606	2.384	2.397	2.331	2.270	258	11%
<b>MT</b>	<b>Malta</b>	-	-	-	-	-	-	0%
<b>NL</b>	<b>Hollanda</b>	3.147	2.880	2.798	2.802	2.811	2.064	73%
<b>PL</b>	<b>Polonya</b>	26.678	27.181	26.228	22.560	19.507	11.851	61%
<b>PT</b>	<b>Portekiz</b>	3.588	3.609	3.064	2.814	2.844	1.436	50%
<b>RO</b>	<b>Romanya</b>	11.012	11.110	11.348	11.015	10.948	3.978	36%
<b>SE</b>	<b>İsveç</b>	12.203	12.006	11.193	11.037	11.017	7.737	70%
<b>SI</b>	<b>Slovenya</b>	1.055	1.058	1.196	1.201	1.228	503	41%
<b>SK</b>	<b>Slovakya</b>				3.662	3.626	1.556	43%
<b>UK</b>	<b>Birleşik Krallık</b>	19.330	18.030	16.914	17.044	19.956	5.017	25%
<b>HR</b>	<b>Hırvatistan</b>	2.411	2.437	2.429	2.726	2.726	984	36%
<b>MK</b>	<b>Makedonya</b>		673	696	699	699	233	33%
<b>TR</b>	<b>Türkiye</b>	7.985	8.387	8.429	8.671	8.697	1.920	22%
<b>IS</b>	<b>İzlanda</b>	-	-	-	-	-	-	0%
<b>NO</b>	<b>Norveç</b>	4.242	4.242	4.044	4.179	4.087	2.528	62%
<b>CH</b>	<b>İsviçre</b>	3.161	3.178	3.215	3.216	3.399	3.399	100%

EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2007/2008, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2008, s: 151

AB'nin 19 üye ülkesinde demiryolu hatlarının standart ray aralığı 1.435mm'dir. Estonya, Letonya ve Litvanya 1.520mm, Finlandiya 1.524mm, İrlanda 1.600mm ve Portekiz 1.668mm ray aralığı olan hatlar kullanmaktadır. (Güney) Kıbrıs, Malta'da ve AB üyesi olmayan İzlanda'da demiryolu hattı bulunmamaktadır.<sup>74</sup>

**Tablo 9: AB Demiryolları Ray Aralığı ve Elektrik Akımı**

		Ray Aralığı (mm)	Elektrik Akımı (Volt)	
			Doğru Akım	Alternatif Akım
AT	Avusturya	1.435		15.000 16.7 Hz
BE	Belçika	1.435	3.000	25.000 50 Hz
BG	Bulgaristan	1.435		25.000 50 Hz
CY	(Güney) Kıbrıs	-	-	- -
CZ	Çek Cumhuriyeti	1.435	3.000	25.000 50 Hz
DE	Almanya	1.435	800-1.200	15.000 16.7 Hz
DK	Danimarka	1.435	3.000	25.000 50 Hz
EE	Estonya	1.520	3.000	
EL	Yunanistan	1.435		25.000 50 Hz
ES	İspanya	1.435		25.000 50 Hz
FI	Finlandiya	1.524		25.000 50 Hz
FR	Fransa	1.435	1.500	25.000 50 Hz
HU	Macaristan	1.435		25.000 50 Hz
IE	İrlanda	1.600	1.500	
IT	İtalya	1.435	3.000	25.000 50 Hz
LT	Litvanya	1.520		25.000 50 Hz
LU	Lüksemburg	1.435		25.000 50 Hz
LV	Letonya	1.520	3.000	
MT	Malta	-	-	- -
NL	Hollanda	1.435	1500	
PL	Polonya	1.435	3000	
PT	Portekiz	1.668		25.000 50 Hz
RO	Romanya	1.435		25.000 50 Hz
SE	İsveç	1.435		15.000 16.7 Hz
SI	Slovenya	1.435	3.000	
SK	Slovakya	1.435	3.000	25.000 50 Hz
UK	Birleşik Krallık	1.435	750	25.000 50 Hz

EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2007/2008, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2008, s: 152

16 üye ülkede elektrikli hatlarda 25.000 Volt ve 50 Hz alternatif akım kullanılmaktadır. 3 ülke 15.000 Volt ve 16,7 Hz alternatif akım kullanırken 6 ülke sadece doğru akım kullanmaktadır. Hollanda ve İrlanda'da 1.500 Volt, Slovenya,

<sup>74</sup> EU Energy and Transport in Figures, s: 152



Letonya, Polonya ve Slovenya’da 3.000 Volt doğru akım kullanılır. 8 ülke hem alternatif hem de doğru akım kullanımı bulanmaktadır. Bu ülkelerde kullanılan doğru akım Belçika, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, İtalya ve Slovakya’da 3.000 Volt, Fransa’da 1.500 Volt Almanya’da 800 – 1.800 Volt ve İngiltere’de 750 Volt’tur.<sup>75</sup> Bu tablo Avrupa ulaştırma politikasının hedeflerine ulaşması için uyumlaştırılmış bir demiryolu ulaşımının gereğini ve zorluğunu da ortaya koymaktadır.

### 3.1.2. Demiryolu Taşımacılığında Azalan Rekabet

Demiryolu ulaşımının bugünkü durumunun asıl sebebi karayolu taşımacılığı kadar rekabetçi olmamasıdır. Teslim zamanı bazı uluslararası hatlarda karayoluna göre iki hatta üç kat daha uzundur. Bu duruma yolcu trenlerinin önceliği olmasından dolayı yolda geçen uzun bekleme süreleri ve sınırlardaki işlemlerin karmaşıklığı neden olmaktadır. Sinyalizasyon sistemlerinin bir ülkeden diğer bir ülkeye farklı olmasından dolayı lokomotif ve tren mürettebatının değişmesi gerekmektedir. Bütün gecikmeler dahil edildiğinde, uluslararası demiryolu taşımacılığının ortalama hızı 18 km/saat olmaktadır.<sup>76</sup>

Demiryolu ulaşım sürecinin bütün aşamalarında formaliteler uzun ve karmaşıktır. Hızlı ve dakik olmak tam zamanında üretim (just in time) prensibi ile çalışan yapan endüstriler için çok önemlidir. Özel işletmeler karayolu yük taşımacılığına rekabet avantajı sağlamaktadır.

Yine de demiryolunun bazı rekabet avantajları da vardır; emniyetli ve temiz bir ulaşım yolu olup, en az maliyetli ulaşım şeklidir. Bir tren 50–60 kamyon yükü taşıyabilir. Altyapısı çok büyük alan ister ve iyi durumdadır. Yine de birçok durumda demiryolu günümüzün müşteri beklentilerini karşılamaktan uzaktır.<sup>77</sup>

Demiryollarının yeniden canlandırılması bir zorunluluk ve AB ortak ulaştırma politikasında en önemli önceliktir. AB, demiryolu ulaşımının özellikle yük

<sup>75</sup> EU Energy and Transport in Figures, s: 152

<sup>76</sup> Ülgen, S., s: 128

<sup>77</sup> [http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/current\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/current_en.htm), 22.06.2008



taşımacılığında daha verimli ve rekabetçi koşulları yaratmak istemektedir. Buradan AB'nin demiryollarını özelleştirmeye çalıştığı gibi bir yanlış anlam çıkarılmamalıdır; zira bu durum Avrupa Anlaşması'nın mülk sahipliği sistemi ile ilgili 295. maddesi ile yasaklanmıştır. Bununla beraber Komisyon girişimcileri gelişim ve verimliliğe yönlendiren rekabetin faydalı olacağına inanmaktadır.<sup>78</sup>

### 3.1.2. Hızlı Trenler

Tüm dünyada, karayolu ağırlıklı mevcut taşımacılık sistemi sebep olduğu kirlenme, kazalar ve trafik tıkanıklığı ile ekonominin gelişmesinde en büyük rol oynayan hareketliliği sınırlamaktadır. Avrupa ve Asya'nın birçok ülkesinde bu durumu değiştirmek için demiryollarına özel önem verilmiştir ve ilk olarak 1960'lı yıllarda Japonya'da kullanılmaya başlanan ileri teknoloji ürünü hızlı trenler 1980'lerden itibaren Avrupa'da da yaygınlaşmıştır. Yüksek hız trenlerinin hizmet verdiği ülkelerde 200–600 kilometre arasındaki mesafelerde demiryolu ile ulaşım havayolu ulaşımına tercih edilmektedir.<sup>79</sup> 400–600 km uzaklıklara yolcu taşımada, günümüzün en etkili olanağı hızlı trenlerdir.<sup>80</sup>

Yüksek-hız tren hizmetleri, demiryollarına önemli bir pazar imkanı yaratmıştır. Bu pazarda demiryolları, karayolu ve havayoluna göre tercih edilir bir alternatif haline gelmiştir. Genel olarak yüksek-hız treni saatte 200 kilometrenin üzerinde hız yapan yolcu trenleri için kullanılmaktadır. Çelik tekerlek - çelik ray teknolojisine dayalı olarak geliştirilmiş olan ancak, yüksek hıza uygun yeni bir altyapıyı da gerektiren yüksek-hız trenleri saatte 300 kilometreye kadar hız yapabilmektedir.

Hızlı trenlerle gerçekleştirilen taşımacılık, 1990 yılında toplam demiryolu taşımacılığının %4,2'sini oluştururken, 2004 yılında bu pay %21,6'ya yükselmiştir.<sup>81</sup> 1994 yılında açılan Manş Denizi Tüneli ile İngiltere ve Fransa arasında Eurostar hızlı

<sup>78</sup> [http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/current\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/current_en.htm), 22.06.2008

<sup>79</sup> Safel, R.

<sup>80</sup> 9. Kalkınma Planı - Karayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2006

<sup>81</sup> [http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/current\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/current_en.htm), 22.06.2008

tren seferleri başlamıştır. Eurostar'ın yolcu sayısı 2007 yılında 8,26 milyona ulaşmıştır.<sup>82</sup> 1996 yılında faaliyete geçen Fransa, Hollanda ve Alman demiryollarının ortak işlettiği hızlı tren Thalys'in yolcu sayısı 10 milyonu aşmıştır.<sup>83</sup>

Avrupa Bakanlar Konseyince planlanan orijinal 14 TEN-T projesi içinde 9 proje demiryolları ile ilgilidir ve bu 9 projeden 4'ü ise yüksek hızlı demiryolu projesidir. 2015 yılında Avrupa, 30.000 km. uzunluğunda bir yüksek hızlı demiryolu ağına kavuşacaktır.<sup>84</sup> Belçika, Hollanda, İspanya, Fransa, İtalya ve Portekiz'de devam eden 1.224 km uzunluğunda 10 hızlı tren hattı projesinin, Portekiz hariç, 705 km uzunluğundaki bölümünün 2008 ve 2009 yıllarında işletmeye alınması planlanmıştır. Portekiz'de devam eden 519 km uzunluğundaki 2 projenin 2013 ve 2015 yıllarında tamamlanması beklenmektedir.<sup>85</sup>

**Tablo 10: Avrupa Hızlı Tren Hatları (Km)**

		1981	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>AB</b>		<b>451</b>	<b>1.013</b>	<b>2.691</b>	<b>2.986</b>	<b>3.245</b>	<b>3.837</b>	<b>4.164</b>	<b>4.406</b>	<b>4.771</b>	<b>5.427</b>
<b>BE</b>	<b>Belçika</b>	-	-	58	58	120	120	120	120	120	120
<b>DE</b>	<b>Almanya</b>	-	90	636	636	833	875	1.202	1.202	1.291	1.300
<b>ES</b>	<b>İspanya</b>	-	-	471	471	471	1.021	1.021	1.043	1.225	1.552
<b>FR</b>	<b>Fransa</b>	301	699	1.278	1.573	1.573	1.573	1.573	1.573	1.573	1.893
<b>IT</b>	<b>İtalya</b>	150	224	248	248	248	248	248	468	562	562
<b>UK</b>	<b>Birleşik Krallık</b>						74	74	74	74	113

EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2007/2008, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2008, s: 151

## 3.2. Demiryolu Taşımacılığında AB Düzenlemeleri

### 3.2.1. 1990'lı Yıllar

Avrupa Topluluğunda demiryolu ulaşım sektörü ile ilgili düzenlemeler 1991 yılında Bakanlar Konseyi'nin demiryolu altyapı işletmesi ve demiryolu ulaşım hizmetlerinin ayrı ayrı takip edilmesi yönünde 91/440/EEC sayılı direktifi yayınlanmasıyla başlar. Bu direktif demiryolu taşımacılığın bazı alanlarına pazara

<sup>82</sup> <http://www.reuters.com/article/rbssIndustryMaterialsUtilitiesNews/idUSL0937767020080109>, 01.09.2008

<sup>83</sup> Safel, R.

<sup>84</sup> Safel, R.

<sup>85</sup> EU Energy and Transport in Figures, s: 151

erişim sağlamış, demiryolu girişimlerini sıkı mali yönetim gereğiyle daha çok rekabete yoğunlaşmalarına teşvik etmiş, üye ülkeleri borç yükünü azaltmaya yöneltmiştir. Direktif ayrıca demiryolu işletmecilerine de diğer üye ülkelerde müşterek ulaşım hizmetlerine erişim hakkı sağlamıştır.<sup>86</sup> Ancak Direktif yeterli pazar açılımı sağlayamamış ve demiryolları yoğun olarak serbesti kazanmış kara, hava ve deniz taşımacılığı karşısında önemli pazar payı kayıplarına uğramaya devam etmiştir. Sadece 1970 ve 1990 yılları arasında yük taşımacılığında demiryollarının payı %21,1'den %8'e düşmüştür.<sup>87</sup>

1995 yılında demiryolu girişimlerinin lisanslandırılması ile ilgili 95/18/EC sayılı Direktif ve demiryolu altyapı kapasite kullanım tahsisi ve altyapı maliyetlerinin ücretlendirilmesi ile ilgili düzenlemeler getiren 95/19/EC sayılı Direktif yürürlüğe girmiştir. Bu direktif girişimlerin hangi şartlar altında demiryolu ağını kullanacağını çerçevesini belirleyen 2001/13 sayılı Direktif ile değiştirilmiştir. Direktif bütün üye ülkelerde demiryolu pazarını gözlemleyecek ve demiryolu ağının kullanımı ile bunun için ödenmesi gereken ücretler ile ilgili sorunlarda hakemlik yapacak bir denetim organı kurulması öngörmüştür. Üye ülkeler söz konusu ücretlerin piyasa fiyatları olmasını sağlamalı, adil olmayan ve ayrımcı ücretler uygulanmamalıdır. Ancak Direktif şehir içi ve bölgesel taşımacılık ile Manş Tüneli girişimlerini kapsamamaktadır. 2001/13 sayılı Direktif ile üye ülkeler düzenledikleri demiryolu lisanslarını Komisyon'a bildirmekle yükümlü tutulmuştur.<sup>88</sup>

### **3.2.2. 1996 Beyaz Kitap**

Komisyon 1996 yılında Topluluk Demiryollarını Yeniden Canlandırmak için Strateji ile birlikte bir Beyaz Kitap yayınlanmıştır. Amaç sektörde rekabeti özendirmek, işletmecileri kaliteli ve daha çok müşteri çekecek yeni ürünler geliştirmeye cesaretlendirmektir. Öncelik "Demiryolu Yük Otoyolları" oluşturarak uluslararası taşımacılık hizmetleri için demiryolu altyapısına serbest giriştir. Bu otoyolların temel prensipleri ulusal ulaşım ağlarını uluslararası hizmetlere açmak ve

<sup>86</sup> [http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/dir\\_91\\_440\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/dir_91_440_en.htm), 23.06.2008

<sup>87</sup> Cansevdi, H.

<sup>88</sup> [http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/dir\\_91\\_440\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/dir_91_440_en.htm), 23.06.2008

ulusal altyapı işletmecileri arasında işbirliğini arttırmaktır. Ne var ki açık erişim beklenen ilgiyi görmemiş ve başarılı olamamıştır.<sup>89</sup>

### 3.2.3. Birinci, İkinci ve Üçüncü Demiryolu Paketleri

2001 yılında yürürlükteki uygulamanın etkinliğini arttırmak için üç altyapı direktifi içeren birinci demiryolu paketini uygulamaya konulmuştur.<sup>90</sup>

- Topluluk demiryollarının geliştirilmesi ile ilgili 91/440 sayılı Direktifi değiştiren 2001/12 sayılı Direktif
- Demiryolu girişimlerinin lisanslanması ile ilgili 95/18 sayılı Direktifi değiştiren 2001/13 sayılı Direktif
- Demiryolu altyapı kapasite kullanımının tahsisi ve ücretlendirilmesini içeren 95/19 sayılı Direktifi değiştiren 2001/14 sayılı Direktif

2002 yılında Komisyon beş taslak içeren ikinci bir demiryolu paketi sunmuştur.<sup>91</sup>

- Topluluk demiryollarında güvenlik ve meydana gelen kaza ve olayların incelenmesi ile ilgili yeni bir Direktif
- Avrupa Hızlı Tren Sistemi ve Trans Avrupa demiryolu sisteminin birlikte işlerliği ile ilgili 96/48/EC ve 2001/16/EC sayılı direktifleri düzenleyen bir teklif
- Avrupa Demiryolu Güvenliği ve Birlikte İşlerliği Ajansını kuran düzenleme ile ilgili bir teklif
- Komisyon Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı Konvansiyonu (COTIF) ile Topluluğa erişim koşullarını müzakere etmek üzere yetkilendiren Konsey Kararı için bir Komisyon tavsiyesi
- Demiryolu taşımacılı pazarını tamamen açmak için ulusal altyapı hizmetlerine erişim ile ilgili 91/440/EEC sayılı Direktifi düzenlemekle ilgili bir teklif.

<sup>89</sup> [http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/white\\_paper\\_1996\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/white_paper_1996_en.htm), 23.08.2008

<sup>90</sup> Holvad, T, Railway Reforms in a European Context, European Railway Agency, 2006  
[www.tudor.lu/cms/lisbonne2008/publishing.nsf/0/40C7A7D662AB32A6C12572260059276C/\\$file/3\\_Torben\\_Holvad.pdf](http://www.tudor.lu/cms/lisbonne2008/publishing.nsf/0/40C7A7D662AB32A6C12572260059276C/$file/3_Torben_Holvad.pdf), 24.06.2008

<sup>91</sup> [http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/infrastructure\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/infrastructure_en.htm), 23.06.2008

Komasyon'un 3 Mart 2004 tarihinde üçüncü demiryolu paketi ile ilgili sunduğu teklifler<sup>92</sup> 3 Ekim 2007 tarihinde Avrupa Parlamentosu ve Ulaştırma Bakanlar Konseyi tarafından kabul edilmiştir.<sup>93</sup>

- 1 Ocak 2010 tarihi itibarı ile demiryolu yolcu taşımacılığını uluslararası hizmetlere açan 2007/58/EC sayılı Direktif.
- Topluluk dahilinde yük ve yolcu taşıyan tren ve lokomotif sürücülerinin (vatman) yetki belgeleri ile ilgili 2007/59/EC sayılı Direktif, tren ve lokomotif sürücülerine (vatmanlara) sadece vatandaşı oldukları ülkede değil, bütün Avrupa demiryolu ağında çalışma imkanı sunmaktadır.
- Uluslararası demiryolu taşımacılığında yolcuların hak ve sorumluluklar ile ilgili 1371/2007 sayılı Tüzük (Özellikle uzun seyahatler yapan yolcular daha geniş haklara sahip olacaktır).

İlgili Direktifler Resmi Gazete'de yayın tarihi olan 3 Aralık 2007 itibarı ile yürürlüğe girmiş olup, 1371/2007 sayılı Tüzük 2 yıl sonra yürürlüğe girecektir. En son yasal düzenlemeler demiryolu ulaşımının daha rekabetçi ve müşteri odaklı bir ulaşım modeli olmasını teşvik etmeyi amaçlamaktadır.

Aynı tarihli Resmi Gazete'de üçüncü paketin bir parçası olmamakla beraber kara ve demiryolu ile kamu yolcu taşımacılığı ile ilgili 1370/2007 sayılı Tüzük de yayınlanmıştır.<sup>94</sup>

### **3.2.4. Altyapı Paketlerinin Üye Ülkeler Tarafından Uygulanması**

AB'de demiryolu hizmetlerinin serbestleşmesi gibi karmaşık ve zor bir süreç bugün bile devam etmektedir ve uygulamada sıkıntılar mevcuttur. Birinci demiryolu paketinde Topluluk demiryollarını geliştirmek ile ilgili 2001/12/EC sayılı Direktif'i uygulamak için yapılan düzenlemeleri, Romanya hariç diğer bütün üye ülkeler Komisyona bildirmiştir. Direktiflerdeki diğer şartları en geç 15 Mart 2003 tarihine

<sup>92</sup> [http://ec.europa.eu/transport/rail/package2003/new\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/package2003/new_en.htm),

<sup>93</sup> [http://ec.europa.eu/transport/rail/package2003/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/package2003/index_en.htm),

<sup>94</sup> [http://ec.europa.eu/transport/rail/package2003/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/package2003/index_en.htm), 23.06.2008

kadar kendi ulusal yönetmeliklerine uyarlamakla yükümlü tutulan bütün üye ülkeler bu yükümlülüklerini gerçekleştirmiş bulunmaktadır.<sup>95</sup>

İkinci demiryolu paketi ilki kadar uygulama başarısı yakalayamamıştır. Üye ülkelerin çoğunluğu bildirilen tarihe kadar ulusal kanunlarına uyarlayamamış, Komisyon bu konuda ihlal tedbirleri yayınlamıştır. Demiryolu direktiflerinin uyarlanmasında ciddi sapmalar olduğundan, üye ülkeler müktesebatın uyarlanması için değişik yollar benimsemiştir.<sup>96</sup> Üye ülkeler, pazara erişim ile ilgili Direktifi 31 Aralık 2005; paketin diğer gereklerini 30 Nisan 2006 tarihine kadar yerine getirmekle yükümlü tutulmuştur. Üye ülkelerin büyük bir çoğunluğu yükümlülüklerini yerine getirdiğini bildirmiştir.<sup>97</sup>

Altyapı işletmesinin ve ulaşım hesaplarının ayrılmasına ilişkin 91/440/EEC sayılı direktifin gerekleri neredeyse bütün üye ülkelerde gerçekleştirilmiştir. Yük ve yolcu taşımacılığı hesaplarının ayrılması devam etmektedir, bazı ülkelerin daha hızlı yol alması beklenmektedir. Erişim ücreti ve hat tahsisi gibi önemli işlevlerin bağımsızlığını sağlamak için üye ülkeler kurumsal yapıları getirmek zorundadır.

İrlanda Cumhuriyeti, Kuzey İrlanda ve Estonya dışında tüm ülkeler altyapı ve işletme hesaplarının ayrılmasını gerçekleştirmiştir. Bazı ülkeler altyapı ve işletme ile ilgili farklı birimler kurarak daha ileri bir seviye ulaşmıştır. Özellikle Bulgaristan, Danimarka, Norveç, Hollanda, Portekiz, Romanya, İspanya, Slovakya ve İsveç tam bir ayırım sağlamıştır. Avusturya, Belçika, İsviçre, Almanya Yunanistan, Estonya, İrlanda, İtalya, Lüksemburg, Letonya, Litvanya, Macaristan ve Polonya ayrı yapılarla tam uyum sağlamıştır. Fransa, Çek Cumhuriyeti, Finlandiya ve Slovenya gibi ülkeler gerekli ayrımı yapmış fakat altyapı ve işletmeler arasında işbirliğinin devam ettiği yapılarıyla tam uyum sağlamamış durumdadır.<sup>98</sup>

---

<sup>95</sup> [http://ec.europa.eu/transport/rail/legislation/mne\\_table\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/legislation/mne_table_en.htm), 24.06.2008

<sup>96</sup> Ülgen, S., s: 130

<sup>97</sup> [http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/infrastructure\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/infrastructure_en.htm), 23.06.2008

<sup>98</sup> Holvad, T.

Polonya, Macaristan, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Slovenya, Estonya, Letonya ve Litvanya gibi yeni üye ülkelerin çoğu köklü bir demiryolu geçmişine ve yoğun bir ulaşım ağına sahiptir. Demiryolu yük taşımacılığının payı AB15 ülkelerinden fazladır. Ne var ki 1990 yılından bu yana demiryolu taşımacılığı düşüştür. Bunun sonucu olarak demiryollarının pazar payı da düşmüştür. Orta Avrupa ve Balkan Ülkelerinde değişik sinyal sistemleri ve hat genişlikleri ile AB15 ülkelerinde olduğu gibi birlikte işlerlik sorunu yaşamaktadır.

2004/49/EC sayılı Direktif'in 8. maddesinde belirtilen ilgili tüm milli güvenlik kurallarına ilişkin bildirim Romanya hariç diğer bütün üye ülkeler tarafından tamamlamıştır. 2004/50/EC sayılı Direktif'in 2. maddesi ile değiştirilen 2001/16 sayılı Direktif'in 16. maddesinde belirtilen gerekli şartların uygulanması için teknik kurallar listesi ile ilgili bildirim sadece 9 üye ülke yapmıştır.<sup>99</sup>

Komisyon, Topluluk demiryolu ağının birlikte işlerliği ile ilgili 2004/50 sayılı Direktif'in bildirimini yapmayan 10 üye ülkeyi (Almanya, Hollanda, İspanya, İsveç, İtalya, Lüksemburg, Portekiz, Slovakya, Slovenya, Yunanistan) mahkemeye taşımıştır.<sup>100</sup>

### **3.2.5. 2001 Beyaz Kitap ve 2006 Dönem Ortası Değerlendirmesi**

“2010 yılı için Avrupa Ulaştırma Politikası: Karar Verme Zamanı” adlı Beyaz Kitap'ta 2010 yılında demiryollarının payını 1998 yılındaki aynı seviyeye getirmek hedeflenmektedir. Böylece son 30 yılda demiryolları ulaşımında gözlenen düşüş sona erecektir. 2010 yılında taşımacılığa olan toplam talebinin 1998 yılından %40 fazla olacağı tahmin edildiğinden dolayı demiryollarının büyük oranda büyüyeceği hesaplanmaktadır.

Beyaz Kitap'ta Komisyon yük taşımacılığı için demiryolu ağına erişimi geliştirecek yeni teklifler, geleneksel ve hızlı tren sistemlerinin birlikte işlerliği ile

<sup>99</sup> [http://ec.europa.eu/transport/rail/legislation/mne\\_table\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/legislation/mne_table_en.htm), 24.06.2008

<sup>100</sup> [http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/infrastructure\\_implementation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/infrastructure_implementation_en.htm), 24.06.2008

ilgili Direktifleri değiştirilmesi ve Avrupa Güvenlik ve Birlikte İşlerlik Ajansı'nın kurulması üzerinde duracağını ilan etmiştir.<sup>101</sup>

Komisyon 2006 Haziran ayında Beyaz Kitap Yarı-Dönem Değerlendirmesini yayınlamıştır.<sup>102</sup> Sektörde gerçekleştirilen son düzenlemelerle demiryollarının ekonomik olmayan hizmetleri, “sübvansiyon olarak yerine getirme zorunluluğunu” ifade eden “kamu hizmeti yükümlülüğü” ortadan kalkmakta ve kamu hizmetlerinin devletin atęı rekabetçi bir ihale sonucu en az sübvansiyon talep eden kuruluş tarafından kamu hizmeti sözleşmeleri aracılığıyla yürütülmesi politikası benimsenmektedir.<sup>103</sup>

İç pazarın ileride demiryolları için uzun vadede faydalı olacağı beklenmektedir. AB politikaları ile desteklenen verimlilik artışı, demiryollarının özellikle uzak mesafelerde daha rekabetçi olmasını sağlayacaktır.<sup>104</sup>

2001 yılından itibaren demiryolu ulaşımını rekabete açılması ve Marco Polo programı ile çok modelli ulaşımın teşvik edilmesi gibi düzenlemeler çıkarılmakta ve uygulanmaktadır. Komisyon tüm Birlik içinde pazarın açılmasını izlemek için “Demiryolu Pazarı İzleme Őeması” kullanacaktır. Komisyon ayrıca altyapı ücretlendirmesini geliştirmek için çalışacaktır.<sup>105</sup> 14 Trans Avrupa Ağları'nın genişletilmesi özellikle demiryolu taşımacılığına uygun koridorlar yaratmaktadır.<sup>106</sup> Birlik, ERTMS trafik yönetim sistemi de dahil olmak üzere, çoğunluğu demiryolu projesi olan Trans Avrupa Ağlarının uygulamaya gemesini finansal olarak destekleyecektir.<sup>107</sup>

---

<sup>101</sup> [http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/white\\_paper\\_2001\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/white_paper_2001_en.htm), 08.07.2008

<sup>102</sup> [http://ec.europa.eu/transport/transport\\_policy\\_review/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/index_en.htm), 08.07.2008

<sup>103</sup> Safel, R.

<sup>104</sup> Keep Europe Moving, s: 7

<sup>105</sup> Keep Europe Moving, s: 14

<sup>106</sup> Keep Europe Moving, s: 8

<sup>107</sup> Keep Europe Moving, s: 14



### 3.3. Birlikte İşlerlik

1996 yılında, Avrupa Demiryolları Karşılıklı İşletilebilirlik Kuruluşu (AEIF)<sup>108</sup> tarafından hazırlanan 96/48 sayılı Direktif, yüksek hızlı demiryolu sisteminde “karşılıklı işlerlik için teknik özellikler” (Technical Specifications for Interoperability TSI) temelini oluşturan ve teknik uyum için uygun bir yöntem bulmayı amaçlayan ilk yaklaşım olmuştur.<sup>109</sup> 2001 yılında aynı TSI modeline dayanan 2001/16/EC sayılı düşük hızlı (geleneksel) demiryolları sistemi Direktifi yayınlanmıştır.<sup>110</sup>

Teknik ve teknik olmayan karşılıklı işlerliğin sağlanması konusunda, 90’lı yılların başında Araştırma Çerçeve Programı kapsamında geliştirilen Avrupa Demiryolu Trafik Yönetim Sistemi (European Railway Traffic Management System ERTMS) projesi önemli rol oynamaktadır. Bu sistemin en büyük başarısı demiryolları şebekesi ve karşılıklı işlerlik sistemi üzerinde telematik çözümler üretmek olmuştur.<sup>111</sup>

Avrupa Demiryolu Trafik Yönetim Sistemi ERTMS’nin, demiryolu ulaşımının çevre üzerindeki olumsuz etkilerini azaltması, emniyeti artırması ve istihdama katkı sağlaması beklenmektedir. Böylece, uzun mesafe demiryolu işletmeciliğinin temeli olan ulusal demiryolu sistemlerinin birlikte işlerliği desteklenmiş olacaktır.<sup>112</sup>

2004 yılı Nisan ayında demiryollarının güvenliği ve birlikte işlerliğinin sağlanması için 2004/881 sayılı Tüzük ile Avrupa Demiryolu Ajansı (European Railway Agency ERA) kurulmuştur.<sup>113</sup> Avrupa Demiryolları Karşılıklı İşletilebilirlik

---

<sup>108</sup> AEIF: Association Européenne pour l'Interopérabilité Ferroviaire - European Association for Railway Interoperability

<sup>109</sup> <http://www.era.europa.eu/public/about/pages/informationanddocumentation.aspx>, 14.08.2008

<sup>110</sup> Holvad, T.

<sup>111</sup> Cansevdi, H.

<sup>112</sup> Keep Europe Moving, s: 28

<sup>113</sup> <http://www.era.europa.eu/public/about/Pages/default.aspx>, 22.06.2008

Kuruluşu AEIF'ye ait bütün resmi belgeler 07.09.2006 tarihinde Avrupa Demiryolu Ajansı ERA'ya transfer edilmiştir.<sup>114</sup>

#### 4. Denizyolu Taşımacılığı

%70'ten fazlası su ile kaplı dünyamızda, denizcilik küreselleşmiş bir sektördür. Yolcu ve yük taşımacılığı, gemi inşası, liman hizmetleri, yardımcı denizcilik hizmetleri ve yat turizmi gibi ticari ve endüstriyel faaliyetler sektörün temel alanlarıdır.

Çok büyük miktarda yüklerin taşınmasında denizyolu taşımacılığı alternatifsiz taşıma şeklidir. Kıtalararası ve özellikle denizaşırı ülkeler arasında tek taşıma şekli denizyolu taşımacılığıdır. Denizyolu taşımacılığı tahıl, kömür gibi bazı ürünlerin naklinde tek taşıma şeklidir. Demiryoluna oranla yaklaşık 2,5 kat, karayolu taşımacılığına göre 6 kat daha ucuzdur. Ülkeler arasındaki politik sorunlardan diğer taşıma şekillerine oranla çok daha az olarak etkilenmektedir. Denizyolu taşımacılığı büyük miktarda istihdam temin ettiğinden ülke ekonomisine olumlu katkı sağlamaktadır.

Yükün alıcının deposuna kadar denizyolu ile taşınması mümkün olmaması, taşıma sürecinin diğer taşıma türlerine oranla daha uzun olması, gemilerin çok pahalı olması ve büyük yatırım gerektirmesi, tonaj tutturamama ve limanlarda yaşanan problemler denizyolu taşımacılığının başlıca olumsuz yönlerini meydana getirmektedir.<sup>115</sup>

Birleşmiş Milletler sistemi içinde denizcilik politikaları ile ilgili 12 organizasyon bulunmaktadır.<sup>116</sup> Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization – IMO) ve bu kapsamda hazırlanan sözleşmeler, sektörde önemli bir rol oynamaktadır. Denizde Hayat Güvenliğine İlişkin Uluslararası Sözleşme (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS),

<sup>114</sup> <http://www.era.europa.eu/public/about/pages/informationanddocumentation.aspx>, 14.08.2008

<sup>115</sup> Özdem, Cavit, Ulaştırma Sistemi ve Dış Ticaretimiz, <http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/ead/konjokturizlemedb/ulsis.doc>, 29.06.2008

<sup>116</sup> [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/facts\\_fig\\_en\\_bat\\_060523.pdf](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/facts_fig_en_bat_060523.pdf), 14.08.2008

Gemilerden Gelen Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – MARPOL) veya Yakıt Kirliliğinin Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Uluslararası Sözleşme (Civic Liability Convention – CLC) bu kapsamda hazırlanan sözleşmelere örnektir.<sup>117</sup>

#### 4.1. AB’de Denizyolu Taşımacılığı

AB üyesi ülkelerin karasularının toplam alanı, AB topraklarının yüzölçümünden daha fazladır. Avrupa’nın iki okyanus ve 4 deniz ile 68.000 km kıyı şeridi bulunmaktadır. AB nüfusunun %40’ı kıyı bölgelerinde ikamet etmekte ve bu bölgeler AB GSYİH’sının %40’ını oluşturmaktadır.<sup>118</sup> Gemi inşası, limanlar, balıkçılık ve ilgili aktiviteleri de içeren AB’nin denizyolu endüstrisi, 3 milyon kişi istihdam etmektedir.<sup>119</sup>

AB dış ticaretinin %90’ı, iç ticaretinin de %40’ı deniz yoluyla taşınmaktadır. AB deniz ticaretinin büyük çoğunluğu AB gemileri ile taşınır. Her yıl 1.200 Avrupa limanından yaklaşık 350 milyon yolcu ve 3.5 milyar ton kargo geçmektedir.<sup>120</sup> Denizyolu taşımacılığı yıllar içinde, karayolu taşımacılığı kadar güçlü bir şekilde gelişmiştir. 1995–2005 yılları arasında karayolu taşımacılığı %37,9 büyürken, denizyolu taşımacılığı da %34,6 büyüme göstermiştir.<sup>121</sup>

Bayraktan kaçış (flagging out) dünya denizciliğinde en çok yaşanan sorunlardan biridir. Dünya deniz ticaretinde ortaya çıkan daralma ve olanak yetersizlikleri, gemi sahiplerini, daha ucuz çözümlere yöneltebilmektedir. AB üye ülkelerine ait yaklaşık 10.000 geminin sadece üçte biri kendi ülkesinin bayrağını taşımaktadır. Aynı zamanda dünya deniz filosunun %25’i AB üye ülkelerinin bayrakları altında işletilmekte ve %40’ı AB üyesi ülkelerin firmaları tarafından kontrol edilmektedir.<sup>122</sup>

---

<sup>117</sup> Cansevdi, H.

<sup>118</sup> [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/facts\\_fig\\_en\\_bat\\_060523.pdf](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/facts_fig_en_bat_060523.pdf), 14.08.2008

<sup>119</sup> [http://ec.europa.eu/transport/maritime/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/maritime/index_en.htm), 14.08.2008

<sup>120</sup> [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/facts\\_fig\\_en\\_bat\\_060523.pdf](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/facts_fig_en_bat_060523.pdf), 14.08.2008

<sup>121</sup> European Commission DG Energy and Transport, Energy & Transport in Figures, 2006

<sup>122</sup> Ülgen, S., s: 170

**Tablo 11: AB Ticari Gemi Filosu [1.000 GT<sup>123</sup> ve üzeri]**

	Sayı	Milyon DWT <sup>124</sup>
<b>Milli Bayraklı Gemiler</b>	3.340	107,27
<b>Yabancı Bayraklı Gemiler*</b>	6.650	224,85
<b>Toplam</b>	<b>9.990</b>	<b>332,12</b>

\*Diğer AB ülkeleri dahil.

Kaynak: EU Energy and Transport in Figures, s:166

## 4.2. Denizyolu Taşımacılığında AB Düzenlemeleri

AB ilke olarak, IMO hukukunu Topluluk hukukuna aktararak, IMO Sözleşme ve Protokollerini bütün üye devletler bakımından bağlayıcı hale getirmektedir. Rekabetçi ortam AB mevzuatının bir sonucu olsa da, sonuçta büyük ölçüde uluslararası şartlara bağlıdır.<sup>125</sup>

### 4.2.1. Pazar Erişimi ve Rekabet

Üye ülkeler ve üçüncü ülkeler arasında denizyolu taşımacılık hizmetleri 1986 yılında 4055/86 sayılı Tüzük ile rekabete açılmıştır. Bu düzenleme, üye ülkeler ve üçüncü ülkeler arasında denizyolu taşımacılığı hizmeti sağlamak için özgürlük ilkesini uygulamış ve bir geçiş dönemi sonrasında AB gemi sahipleri üzerindeki kısıtlamaları kaldırmıştır.<sup>126</sup> Transatlantik taşımacılık için muafiyeti devam ettirmenin haklı bir gerekçesi olmadığı, fiyat istikrarına rekabete daha az zarar verebilecek farklı işbirliği çeşitleri ile de ulaşılabileceği sonucuna varılmıştır.

1986 yılında AB içerisinde ulusal pazarların rekabete açılması ve serbestleşmesini sağlayan bir düzenleme paketi yürürlüğe koyulmuştur. 4056/86 sayılı Tüzük, Anlaşma Roma Antlaşması'nın rekabet kurallarının, deniz

<sup>123</sup> Gros Ton (GT) bir geminin fiziksel ölçülerini 100 kadem küp (yaklaşık 283 m<sup>3</sup>) cinsinden gösterir. Geminin güverte altı ve güverte üstü bütün kapalı yerlerinin, kadem küp (feet<sup>3</sup>) olarak hacminin yüze bölümüdür.

<sup>124</sup> Dead Weight Ton (DWT) bir geminin taşıyabileceği en çok ağırlık olup, maksimum derinliğe kadar yüklendiğinde toplam yük, yakıt, su, kumanya, yolcu, gemi adamları ve eşyalarının ağırlığını, metrik ton cinsinden gösterir. Daha çok dökme yük taşıyan tanker ve kuru yük gemileri için uygundur. DWT, yükün yoğunluğu ile orantılı olarak değiştiğinden, ticari gemilerin kayıt altına alınmasında gros tonajlarına göre değerlendirilme yapılır.

<sup>125</sup> Cansevdi, H.

<sup>126</sup> Ülgen, S., s: 171

taşımacılığına uygulanmasına dönük ayrıntılı kuralları belirler. 4057/86 sayılı Tüzük ise deniz taşımacılığında haksız fiyat uygulamalarını belirlemektedir. Bu mevzuata göre, üye devletler arasında ve AB ile üçüncü ülkeler arasında deniz taşımacılığı hizmetleri hakkını elde etmek için firma kurmak dışında herhangi bir ilave şart aranmamaktadır.<sup>127</sup>

Daha uygun bayrak seçimi nedeniyle AB gemilerinin bayrak değiştirmeleri sonucu ciddi sorunlar ortaya çıkmıştır. Dünya ticaret filosu içinde AB filosunun oranı, 1970'lerden sonra ciddi oranda azalmış ve 1990'ların sonunda ancak istikrara kavuşmuştur. Aynı eğilim istihdamda da açıkça gözlenmekte, gemilerde istihdam edilen AB denizcilerinin sayısında düşüş görülmektedir. Bu duruma çare olarak, AB filosunu tekrar rekabet edebilir hale getirmeye yönelik olumlu önlemlerin yanı sıra uluslararası standartların AB limanlarında sıkı bir şekilde uygulanmasını amaçlayan olumsuz önlemler de alınmıştır. 1986 paketi haksız rekabet uygulamalarına başvuran filolara karşı bir tür anti-damping önlemi alınmasına imkan tanımaktadır.

1996 yılında ana hatları belirlenen Yeni Denizcilik Stratejisi ile güvenli ve çevre dostu gemilerin, tercihen bir AB üyesi ülkede kayıtlı ve gemide AB vatandaşlarını istihdam eden, bütün dünya gemicilik pazarlarına serbestçe girmesini garanti edecek ve Birliği küresel rekabete hazır hale getirecek iddialı bir ekonomik hedef belirlemiştir. Böylece güvenlik, sosyal ve çevresel unsurların da dikkate alınması gerekli olmuştur.

Deniz taşımacılığı ile kara taşımacılığı arasında bağlantıyı sağlayan AB liman politikası, denizcilik politikalarının ana unsurlarından biridir. Komisyon, 1997 yılında amacı limanlar arasında ve içerisinde hakkaniyete uygun ve etkin rekabete izin veren ortak kuralların belirlenmesi olan limanlar ile deniz taşımacılığı altyapısına ilişkin bir Yeşil Kitap yayınlamıştır.<sup>128</sup>

---

<sup>127</sup> Cansevdi, H.

<sup>128</sup> Cansevdi, H.

#### 4.2.2. Avrupa Denizlerinde Kabotaj

Konsey'in 1992 yılında kabul ettiği 3577/92 sayılı Yönetmelik ile üye ülkelerde kayıtlı araçlarla çalışan gemi sahiplerine 01.07.1993 tarihinden itibaren kurulduğu ülke haricinde bir üye ülkede denizyolu hizmeti verme olanağı sağlamıştır. Tüm üye ülkeler, kamu taşımacılığı hizmet tahsisinde de Topluluk üyesi ülkelerin gemi sahipleri arasında şeffaflık ve rekabeti sağlamakla yükümlü tutulmuştur.<sup>129</sup>

#### 4.2.3. Denizde Güvenlik

Denizde güvenlik, mürettebat ve yolcuların olduğu kadar kıyı bölgelerinde yaşayanların da korunmasına hizmet etme konusunda da önem kazanmıştır. Çoğu mevzuat, kendisi de 1967'deki Torrey Canyon ve 1989'daki Exxon Valdez gibi büyük uluslararası kazaların sonucu olan IMO bünyesinde oluşturulan uluslararası standartlardan etkilenmektedir. Komisyon ilk denizyolu güvenlik programı önlem paketini 1993 yılında Braer petrol tanker kazası sonrasında Güvenli Denizler için Ortak Politika adı altında açıklamıştır.<sup>130</sup> AB güvenlik standartlarının yükseltilmesinde ve yürürlüğe girmesinde 1993 Braer ve 1999 Erika petrol tankeri kazaları önemli rol oynamıştır. Avrupa liman ve karasularını sıklıkla kullanan gemiler için AB mevzuatında oldukça yüksek standartlar koyulmuştur.<sup>131</sup>

Her yıl, AB limanlarına yaklaşık 1 milyar ton petrol giriş yapmakta veya bölge sularında ilerlemekte, aynı zamanda 350 milyon yolcu da Avrupa gemileriyle seyahat etmektedir. Son yıllarda Avrupa sahillerini kirleten yüzer petrol tabakasının ardından, denizyolu güvenliği AB'nin temel ilgi alanlarından biri olmuştur.

Komisyon, kazaları ve kirliliği önleyerek ve etkilerini daha iyi kontrol ederek denizyolu güvenliğini artırmayı amaçlamaktadır. Hedef, düşük standartlı gemiciliği ortadan kaldırmak, ekip (mürettebat) ve yolcuların daha iyi korunmasını sağlamak,

---

<sup>129</sup> [http://ec.europa.eu/transport/maritime/policy/cabotage\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/maritime/policy/cabotage_en.htm), 09.07.2008

<sup>130</sup> Ülgen, S., s: 171-172

<sup>131</sup> Cansevdi, H.

çevre kirliliği riskini azaltmak ve işletmelerin güvenlik kurallarına uymasını sağlamaktır.<sup>132</sup>

**Tablo 12: Büyük Deniz Kazaları ve Denize Dökülen Ham Petrol Miktarı (Ton)**

Yıl	Gemi Adı	Yer	Ton
1967	Torrey Canyon	Scilly Adaları, İngiltere	119.000
1972	Sea Star	Umman Körfezi	115.000
1975	Jakob Maersk	Porto, Portekiz	88.000
1976	Urquiola	La Coruña, İspanya	100.000
1977	Hawaiian Patriot	Honolulu'nun 300 mil açığı	95.000
1978	Amoco Cadiz	Brittany açıkları, Fransa	223.000
1979	Atlantic Empress	Tobago, Batı Hint Adaları	287.000
1979	Independenta	İstanbul Boğazı, Türkiye	95.000
1980	Irenes Serenade	Navarino Koyu, Yunanistan	100.000
1983	Castillo de Bellver	Saldanha Körfezi açıkları, Güney Afrika	252.000
1988	Odyssey	Nova Scotia'nın 700 mil açığı, Kanada	132.000
1989	Exxon Valdez	Prince William Sound, Alaska	37.000
1991	ABT Summer	Angola'nın 700 mil açığı	260.000
1991	Haven	Cenova, İtalya	144.000
1992	Aegean Sea	La Coruña, İspanya	74.000
1993	Braer	Shetland Adaları, İngiltere	85.000
1996	Sea Empress	Milford Haven, İngiltere	72.000
1999	Erika	Brittany, Fransa	20.000
2002	Prestige	Cape Finisterre, İspanya	77.000

Kaynak: EU Energy and Transport in Figures, s: 208

Güvenlik standartlarını etkin olarak kontrol etmek için Bayrak Devleti Denetiminin<sup>133</sup> (Flag State Control - FSC) yetersiz olduğu anlaşılmıştır. Avrupa kıyıları ve Kuzey Atlantik havzasında standart dışı çalışan gemilerin engellenmesi amacıyla 1982 Paris Bildirisi ile Liman Devleti Denetimi<sup>134</sup> (Port State Control - PSC) Uzlaşısı oluşturulmuştur. Paris MoU (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control) 27 üye ülke hükümetinden oluşan bir bildirdir.<sup>135</sup> Bildiriye göre,

<sup>132</sup> [http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/index_en.htm), 09.07.2008

<sup>133</sup> Bayrak Devleti Denetimi: Bayrağını taşıdığı devlet tarafından, gemilere, ulusal kurallar ve uluslararası konvansiyonlar çerçevesinde yapılan sorvey ve denetimdir.

<sup>134</sup> Liman Devleti Denetimi: Bir ülkenin limanlarına gelen veya uluslararası kurallara uygun olarak karasularında bulunan gemilere, taraf olduğu memorandumlar gereğince yapılan denetimlerdir.

<sup>135</sup> <http://www.parismou.org>, 09.09.2008

liman devletleri bir gemiyi, güvenlik gereklilikleri yerine getirilene kadar alıkoyma yetkisine sahiptir.<sup>136</sup>

Liman Devleti Denetimi olarak bilinen, cari liman kontrolü uygulamaları, gemi güvenliği, kirlenmenin önlenmesi ve gemide yaşama ve çalışma koşullarına ilişkin uluslararası standartların kullanılmasına izin veren 95/21 sayılı Direktif AB hukukuna dahil edilmiştir.

1999 yılında 25 yaşındaki petrol tankeri Erika'nın yaptığı ve 22.000 ton petrol sızdırdığı kaza ile 2002 yılında 20.000 ton petrol sızdıran petrol tankeri Prestige kazası, Komisyonu, ERIKA I ve ERIKA II olarak bilinen bir dizi önlem almaya zorlamıştır.<sup>137</sup> Kaza sonucu oluşan çevresel kirlilik riskinin azaltılması, mevcut liman kontrollerinin artırılması ve tek çeperli petrol tankerlerinin en geç 2015 yılına kadar belirli bir takvim uyarınca aşamalı olarak kaldırılması maddelerini içeren ERIKA I paketi, Temmuz 2003'te yürürlüğe girmiştir.<sup>138</sup>

Sınıflandırma toplulukları gemilerin yapısal kalitelerini denetleyerek denizcilik güvenliğinde hayati bir rol oynamaktadırlar. ERIKA I, 94/57 sayılı Direktifte düzenlenen sınıflandırma topluluklarına daha fazla kontrol getirmiş ve 95/21 sayılı Direktifi değiştirerek limanlarda kontrollerin artırılmasını sağlamıştır.

ERIKA II paketi, 1406/2002 sayılı Tüzük ile Avrupa Denizcilik Güvenliği Ajansı'nın (European Maritime Safety Agency - EMSA) kurulmasını sağlamıştır. EMSA'nın, deniz kazaları riskini, gemilerden deniz kirliliğini ve can kaybını azaltması ve Komisyon'a teknik ve bilimsel tavsiyelerde bulunarak AB'deki genel deniz güvenliği sisteminin güçlendirilmesine katkıda bulunması beklenmektedir. ERIKA II aynı zamanda Avrupa sularında seyreden gemiler için izleme ve bilgi sistemi kurulması ve petrol sızıntısı kurbanlarının zarar tazminatını arttırılmasını öngörmektedir.<sup>139</sup>

<sup>136</sup> [http://www.parismou.org/upload/anrep/PSC\\_annual\\_report\\_20071.pdf](http://www.parismou.org/upload/anrep/PSC_annual_report_20071.pdf), 09.09.2008

<sup>137</sup> [http://www.ec.europa.eu/transport/maritime/safety/2000\\_erika\\_en.htm](http://www.ec.europa.eu/transport/maritime/safety/2000_erika_en.htm)

<sup>138</sup> [http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/2000\\_erika\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/2000_erika_en.htm), 09.07.2008

<sup>139</sup> [http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/2000\\_erika\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/2000_erika_en.htm), 09.07.2008



1987 Herald of Free Enterprise ve 1996 Estonia kazaları, yolcu taşımacılığında iyileştirme yapılmasında etkili olmuştur. 98/18 sayılı Direktif yolcu gemileri için zorunlu güvenlik kural ve standartları belirlemeyi sağlamıştır. 98/41 sayılı Direktif yolcuların kaydedilmesini zorunlu hale getirmiş ve bir kaza halinde arama ve kurtarma çalışmalarının daha etkin olmasına yönelik önlemler sağlamıştır.<sup>140</sup>

Büyük yolcu gemileri ve özellikle Ro-Ro feribotlarının yapısı, gemilerin dengesine ilişkin endişelere yol açmaktadır. Bu endişeleri gidermek ve İskandinav ve diğer Kuzey Avrupa ülkelerinin imzaladığı Stockholm Anlaşmasını AB hukukuna aktarmak için, 2002 yılında yolcu taşımacılığı güvenliği hakkında tedbirler içeren yeni bir paket önerilmiştir. Bu öneriler 98/18 sayılı Direktifi değiştirerek, uluslararası seyahatlerde Ro-Ro feribotları için gemi denge gerekliliğini yükselten ve AB’de dahili hizmet veren tüm gemilerdeki yolcuların güvenliğini artıran düzenlemelerdir. Geçiş döneminin 01.10.2004 tarihinden itibaren 01.01.2015’e kadar sürmesi öngörülmektedir.<sup>141</sup>

Kasım 2005 tarihinde Komisyon, varolan kuralları destekleme ve geliştirme amacıyla, 3. güvenlik paketini (ERİKA III) kabul etmiştir. Bu pakette 7 anahtar madde yer almaktadır.<sup>142</sup>

Kaza ve Kirliliği Önleme başlığı altında:

- Her üye ülkenin, kendi bayrakları altında işleyen gemilerin uluslararası kuralları desteklediğinden emin olmak amacıyla Avrupa bayraklarının kalitesini geliştirmek;
- Liman kontrolü yönetmeliğinin gözden geçirilmesi, teftişlerin kalitesini ve etkinliğini artırmayı amaçlamakta ve kötü işletilen gemileri hedeflemektedir;
- Trafik gözlemlene direktifinin iyileştirilmesi, hacizli gemilere yardım için yasal çerçevenin güçlendirilmesi ve SafeSeaNet’in gelişiminin desteklenmesi;<sup>143</sup>

---

<sup>140</sup> Cansevdi, H.

<sup>141</sup> Cansevdi, H.

<sup>142</sup> Maritime Transport Policy, European Commission DG Energy and Transport, 2006, s: 9

<sup>143</sup> <http://ec.europa.eu/idabc/en/document/2282/5637>, 09.07.2008

- Gemileri ziyaret, teftiş ve sertifikalama yetkileri bulunan bu kuruluşlar tarafından yapılan işlerin kalitesini artırmak amacıyla Klas kuruluşlarına ilişkin kurallarının geliştirilmesi;

ve etkin kaza müdahalesi başlığı altında:

- Kaza teftişleri için uyumlu bir Avrupa çerçevesi hazırlamak, teftişlerin etkinliğini, objektifliğini ve şeffaflığını artırmak, teftiş kuruluşlarını daha bağımsız hale getirmek;
- Kaza durumunda yolcu tazminatlarının adil bir şekilde karşılanmasını garanti altına alan düzenlemeler yapmak;
- Gemi sahiplerinin sivil sorumlulukları üzerine bir direktif hazırlamak yer almaktadır.

#### **4.2.4. Sosyal ve Çevresel Mevzuat**

Denizcilerin çalışma zamanlarını düzenleyen sosyal tarafların vardığı anlaşmaya yer veren 1999/63 sayılı Direktif ve eski anlaşmanın uygulanmasının etkin kontrolünü öngören 1999/95 sayılı Direktif dışında sosyal ve çevresel mevzuat alanı yeni önem kazanmaktadır.

73/78 MARPOL Sözleşmesi hangi çöplerin gemilerden atılabileceği ve hangilerinin limanlara getirilerek uygun alıcılara bırakılabileceğini tanımlamıştır. Ancak bu hükümlerin uygulanması ve kontrolü zor olduğundan, AB, 2000/59 sayılı Direktifi kabul ederek çöplerin atılabileceği yeterli imkanların limanlarda yaratılmasını zorunlu tutmuştur. Limanlardaki tüm bu maliyetlerin bütün gemilerce ortak karşılanacağı ve maliyetlerin denize boşaltmadan daha düşük olacağı hesaplanmıştır. Bu çerçevenin, olası soruşturma riskini de ortadan kaldırması nedeniyle, gemileri atıklarını denize boşaltmak yerine limana getirmeye ve buralarda boşaltmaya teşvik edeceği düşünülmüştür.<sup>144</sup>

---

<sup>144</sup> Cansevdi, H.

### 4.3. Deniz Otoyolları ve Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı

AB tarafından, taşımacılığın karayolundan diğer taşımacılık türlerine kaydırılması politika olarak benimsenmiş ve bu yönde özendirici önlemler alınmaya başlanmıştır. Komisyon, AB ülkeleri arasında “Deniz Otoyolları” (Motorways of the Sea) kurulması ve Kısa Mesafeli Denizyolu taşımacılığının (Short Sea Shipping – SSS) desteklenmesi için Marco Polo Projesini açıklamıştır.<sup>145</sup>

2010 yılına kadar uygulamaya konulması planlanan Baltık Denizi, Batı Avrupa, Kuzey Doğu ve Güney Doğu Avrupa Deniz Otoyolları olmak üzere 4 koridor üzerinde anlaşmaya varılmıştır. Güney Doğu Avrupa Deniz Otoyolu (Güney) Kıbrıs dahil doğu Akdenize uzanmaktadır. Güney Batı Deniz Otoyolu, Karadeniz bağlantıları da dahil olmak üzere Güney Doğu Avrupa Deniz Otoyolu’na bağlanmaktadır.<sup>146</sup>

## 5. Havayolu Ulaşımı

Wright Kardeşlerin 1903 yılında gerçekleştirdikleri uçuş, modern havacılık tarihinin başlangıcı kabul edilir. Ticari havacılık, hava taşıtlarının gelişimi ve üretiminde büyük adımlara sahne olan II. Dünya Savaşı sonrası askeri uçakların yük ve yolcu taşımacılığında kullanılması ile gelişmeye başlamıştır. Hava ulaşımı transatlantik uçuşlar ve jet motorlarının geliştirilmesi ile hız kazanmıştır. Jumbo jet ve ses üstü süpersonik uçakların geliştirilmesi havacılık endüstrisinin tacı olmuştur. En genç ulaşım modeli olan havacılık sektörü hızlı bir şekilde büyümeye devam etmektedir.

En hızlı ulaşım şekli havayoludur. Ülkelerarasında doğrudan iletim sağlandığı için politik ve bürokratik olumsuzluklardan en az etkilenen ulaşım türüdür. Küçük miktarlardaki eşyanın naklinde en uygun ulaşım türü havayolu taşımacılığıdır.

---

<sup>145</sup> Maritime Transport Policy, s: 5

<sup>146</sup> Keep Europe Moving, s: 52

Havayolu taşımacılığının avantajlarının yanı sıra, gelişimini olumsuz etkileyen dezavantajları da bulunmaktadır. Pahalı bir ulaşım türüdür. Havayolu taşımacılığı, her türlü yükün nakli için uygun değildir. Havayolu ile nakledilen bir yükün alıcının deposuna iletiminde karayolunun kullanılması zorunludur. Büyük miktarlardaki yükün iletiminde havayolundan yararlanılması mümkün değildir.<sup>147</sup>

Havayolu sektörü dünyada 2 milyon kişiye doğrudan iş imkanı sağlamaktadır. Sivil havacılık konusunda tasarım ve imalat yapan şirketlerde 780 bin kişi çalışmaktadır. Havalimanlarında 380 bin kişi yönetim, işletme ve güvenlik gibi konularda görev yapmakta; 2,3 milyon kişi havalimanlarındaki mağaza ve restoranlar ile havalimanı etrafındaki otellerde çalışmaktadır. 2007 yılında Uluslararası Hava Taşımacılığı Örgütü'ne (IATA) üye havayolları, uluslararası seferlerde 831 milyon, iç hat seferlerde 1,25 milyar yolcu taşımıştır.<sup>148</sup>

### **5.1. AB'de Hava Taşımacılığı**

Avrupa havacılık sektörü 130'dan fazla havayolu, 450'den fazla havalimanı ve 60 civarında hizmet sağlayıcısı, yaklaşık 3 milyon çalışanı ile AB GSYİH'sının %1,5'ini oluşturur. Havayolları ve havalimanları AB GSYİH'sına 120 milyar Euro'dan fazla katkı sağlar. 2005 yılında AB havalimanlarından 700 milyon yolcu faydalanmıştır.<sup>149</sup>

AB'de havayolu ile yük taşımacılığı 1995–2006 döneminde %50 artış göstermiştir. 2006 yılında 578,6 milyar Euro'luk değeri ile AB25 ülkelerinin ticaret hacminin %22,7'si havayolu ile taşınmıştır.<sup>150</sup> Taşınan yükün ağırlığı 12,9 milyon ton ile toplam AB ticaretinin sadece %0,6'sını oluşturur.<sup>151</sup> Bu verilerden havayolu ile teknoloji ürünleri gibi yükte hafif pahada ağır değerli yük taşımacılığı yapıldığı sonucu çıkarılabilir.

---

<sup>147</sup> Özdem, Cavit, Ulaştırma Sistemi ve Dış Ticaretimiz, <http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/ead/konjokturizlemedb/ulsis.doc>, 29.06.2008

<sup>148</sup> THY, Haziran 2008 Faaliyet Raporu, s: 5-6

<sup>149</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/internal\\_market/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/internal_market/index_en.htm), 09.07.2008

<sup>150</sup> EU Energy and Transport in Figures, s: 110

<sup>151</sup> EU Energy and Transport in Figures, s: 106

Hava kargo taşımacılığında elde edilen gelir, yolcu taşımacılığında elde edilen gelirden daha azdır. Havayolu ile posta taşımacılığı, hava kargonun ilk ürünü olmasına rağmen dünya havayolları tarafından taşınan kargo gelirinin yaklaşık %7'sini oluşturmaktadır. Uluslararası ticaretin gelişmesi, posta taşımacılığını desteklerken, küçük paket taşıma servisi ve faks, internet gibi iletişim teknolojisinin gelişmesi, bu alanın yılda yaklaşık %4 gibi bir oranda büyümesini sağlamaktadır.<sup>152</sup>

Havacılık sektörü, dünya ekonomisinde yaşanan yavaşlama ve 11 Eylül 2001 saldırılarından sonra yaşanan krizden toparlanarak çıkmıştır. Önümüzdeki 15 yıl boyunca hava trafiğinin yılda %4 artarak 2020 yılında yaklaşık iki katına ulaşacağı tahmin edilmektedir.<sup>153</sup>

Havacılık ve uzay sanayi, AB toplam ihracatının %53'ünü oluşturur. Airbus 2007 yılında 1.341 kesin sipariş almıştır. Siparişlerin liste değeri 157,1 milyar doları bulmaktadır.<sup>154</sup> Gelirlerin %14,5'i araştırma-geliştirme (Ar&Ge) faaliyetlerine aktarılmaktadır. Gelecek 20 yılda, 51.000 yeni uçak ihtiyacı olacağı hesap edilmektedir.<sup>155</sup>

## 5.2. Hava Ulaşımında AB Düzenlemeleri

Topluluk yönetmelikleri, Havacılık Otoriteleri Birliği (Joint Aviation Authorities JAA)<sup>156</sup> tarafından belirlenen standartları Topluluk hukukuna yansıtmıştır. 1899/2006 sayılı Tüzük ile değiştirilen 3922/91 sayılı Tüzük, Ortak Havacılık Gereklilikleri'ni (Joint Aviation Requirements JAR) sivil havacılık alanına aktarmak için gerekli mekanizmaları belirlemektedir.

---

<sup>152</sup> Safel, R.

<sup>153</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/traffic\\_management/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/index_en.htm), 10.07.2008

<sup>154</sup> <http://www.airbus.com/en/airbusfor/analysts/>, 03.09.2008

<sup>155</sup> Aeronautics Research, 2002-2006 Projects, Project Synopses – Volume 2, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2008, s: 7

<sup>156</sup> <http://www.jaa.nl/introduction/introduction.html>, 14.07.2008

### 5.2.1. Pazara Erişim ve Rekabet

1978 yılında ABD'de gerçekleşen serbestleşme hareketi Avrupa'yı da etkilemiş ve serbestleşme sürecine girilmiştir. Serbestleşme hareketi; rotalarda, bilet fiyatlarında, uçuş frekansları ve uçuş programlarındaki kısıtlamaları ortadan kaldırmış, herhangi bir havayolu şirketinin Topluluk içinde herhangi bir yere, istediği fiyatta uçabilmesine imkan sağlamış ve rekabeti arttırmıştır.

AB hava ulaşım sektöründe liberalleşme süreci 1987 ve 1990 yıllarında çıkarılan liberalleşme paketleri ile başlamış ve 1992 yılında çıkarılan ve Ocak 1993 itibarı ile uygulamaya başlanan üçüncü paket ile tamamlanmıştır.

#### 5.2.1.1. Birinci, ikinci ve Üçüncü Liberalleşme Paketleri

Hava ulaşımında 1987 yılında çıkarılan ilk liberalleşme paketi, katı kuralları rahatlatmaya başlamış, AB içi trafikte hükümetlerin yeni ücretlere karşı koyma hakkını sınırlamış ve havayollarına koltuk kapasitesi bölüşümü ile ilgili esneklik vermiştir.

1990 yılında yayınlanan ikinci liberalleşme paketi, ücret belirleme ve koltuk paylaşımında daha fazla esneklik sağlayarak pazarı daha da açmıştır. Ayrıca tüm AB taşıyıcılarına ülkeleri ve diğer bir AB ülkesi arasında sınırsız yolcu ve yük taşıma hakkı vermiştir.

Son olarak, 1992 yılında üç idari ölçüt içeren üçüncü paket hazırlanmıştır.<sup>157</sup>

- AB havayolları işletme ruhsatı için uyumlu koşullar getirilmiştir.
- İşletme ruhsatı, tüm AB havayollarına AB içinde tüm rotaları erişime açarken, aynı zamanda bölgesel gelişim için gerekli hatlarda ulusal hükümetlerin Kamu Hizmet Yükümlülüklerini uygulama imkanı sağlamıştır.

---

<sup>157</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/internal\\_market/competition\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/internal_market/competition_en.htm), 09.07.2008

- Ücret ve tarifelerle ilgili tam serbestlik getirilmiştir: Havayollarının ücret tarifelerini ulusal otoritelere onaylatmasına gerek kalmamıştır. Koruma önlemleri alınabilir ama piyasanın iyi işlemesi sayesinde buna gerek duyulmamıştır.

1993 yılı itibarı ile yürürlüğe giren üçüncü paket, zamanla AB’de hizmet sağlama serbestisi ve Nisan 1997’de kabotaj sağlama serbestisi getirmiştir. Ne var ki üçüncü paketin üye ülkelerde düzensiz uygulanması ve topluluk içi hava hizmetlerinde bazı engeller, havayollarının eşit şartlarda rekabetini kısıtlamıştır.

Hükümetler, artan rekabet ortamında daha etkin ve verimli çalışabilmeleri için havayolu taşıyıcıların özelleştirilmesini desteklemektedir. 1996 yılında Estonya hükümeti, bayrak taşıyıcı şirketi Estonya Havayolları'nın %66'sının Danimarka havayolu şirketi Maersk Havayolları'na satılmasını onaylamıştır. 1997 yılında Alman hükümeti Lufthansa'nın %36 oranındaki hisselerini satarak şirketin tamamen özelleşmesini sağlamıştır.<sup>158</sup>

Avrupa'da serbestleşme hareketinden sonra düşük maliyetli havayolu şirketlerinin ortaya çıkmıştır. Bu oluşum yalnızca fiyata duyarlı tatil amaçlı seyahat edenleri değil, şirketlere tasarruf sağlama dolayısıyla iş amaçlı pazarı da cezbetmiştir. Yeni havayollarının kapasiteleri her yıl %25 artmaktadır.<sup>159</sup>

### 5.2.1.2. Etki Değerlendirme Raporu

Üçüncü paketin 15 yıllık uygulama süreci sonunda Komisyon, piyasa verimliliğini ve güvenliği arttırmak ve yolcu emniyetini geliştirmek amacıyla üçüncü paketi yeniden düzenlemek için Temmuz 2006’da Etki Değerlendirme Raporu yayınlamıştır.<sup>160</sup> Komisyon bu taslağı aşağıdaki başlıklar altında toplamıştır:

İşletme Ruhsatı için gerekenler:

- Hava taşıyıcıları tarafından daha sağlanacak bilgilerde daha sıkı kurallar;

<sup>158</sup> Safel, R.

<sup>159</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/traffic\\_management/ses2/index\\_en.htm#citizens](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/ses2/index_en.htm#citizens), 11.07.2008

<sup>160</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/internal\\_market/competition\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/internal_market/competition_en.htm), 09.07.2008

- Finansal hesapların sunulması ve onaylanması için daha sıkı koşullar;
- Özellikle ilk başlangıçlar için, işletme ruhsatı gereklerinin yerine getirildiğine dair sık denetleme;
- İşletme ruhsatı iptali için daha net bir prosedür getirilmesi;
- İşletme ruhsatı iptali için Komisyon'un yetkilerini arttırmak.

Finansal kiralama (leasing) özellikle wet-leasing<sup>161</sup> anlaşmaları için daha sıkı kurallar.

İç havacılık piyasası ve üçüncü ülke hava hizmetleri arası bağlantılar:

- Sadece Topluluğun akit taraf olduğu anlaşmalar aracılığı ile Topluluk dışı taşıyıcıların Topluluk içi rotalara erişimi;
- Üçüncü ülkelere hatlarda serbest kod-paylaşımı ve ücret ayarlaması.

Kamu Hizmet Yükümlülükler:

- Kamu Hizmet Yükümlülüklerinin daha net tanımı ve mevzuatı;
- Daha uzun imtiyaz süreleri: üç yerine dört yıl (ekstra durumlarda beş yıl);
- Kamu Hizmet Yükümlülüklerinin uygulanması konusunda Komisyon'a bilgi akışını arttırmak.

Ücret şeffaflığı:

- Ücret bilgilerinde şeffaflık;
- İkamet esasına göre ayırmacı olmayan ücretleri sağlamak için kurallar;
- Ücretlerin belirlenmesini genel rekabet kurallarına göre piyasa koşullarına bırakmak.

Komisyon'un çalışmasına göre, tedbirlerin rekabeti artırması ve piyasanın tahrifatını azaltması beklenmektedir. Bazı rotalarda suiistimalleri önlemek için pazarın konsolidasyonu rekabet kurallarına göre dikkatle izlenmelidir. İşletme ruhsatı

---

<sup>161</sup> Wet leasing, havayolu şirketinin bir rotada kullanmak üzere hem uçak, hem de ekibi kiralamasıdır. Dry leasing'de sadece uçak kiralanır.



ile ilgili daha sıkı koşullar işletme maliyetlerini arttırsa da hava taşımacıları eşit rekabet ortamı yaratılmasından fayda sağlayacaktır.<sup>162</sup>

### 5.2.2. Uluslararası Havacılık: Açık Gökler

Uluslararası havacılık ilişkileri, uçuş izni verilen uçak sayısı, hizmet verilebilecek noktalar ve haftalık uçuş sayısı gibi konuları içeren kurallara bağlıdır. Avrupa’da trafik hakları<sup>163</sup> uluslararası uçuşlar için 1992 ve yurtiçi uçuşlar için 1997 yıllarında liberalleşmiştir.

Avrupa dışında trafik hakları Havacılık Otoriteleri tarafından temsil edilen hükümetler arasında yapılan ikili anlaşmalarla yürütülür. Dünya çapında 4.000 kadar ikili anlaşma mevcuttur. Avrupa Adalet Divanının “Açık Gökler” kararı uluslararası havacılık ilişkilerinin topluluk şartlarına aktarımını ve AB dış havacılık politikası oluşturulmasını öngörmektedir. Bu karara göre üye ülkeler uluslararası hava hizmetleri anlaşmaları yaparken yalnız hareket edemeyecektir. Mevcut ikili anlaşmaların Topluluk hukukuna uyumu gereği bulunmaktadır.<sup>164</sup>

Komisyon 2005 yılında COM(2005)79 sayılı teklifi ile üç sütun üzerinde bir takvim üzerinde anlaşmıştır.<sup>165</sup>

---

<sup>162</sup> Ülgen, S., s: 158

<sup>163</sup> Trafik hakları, ücret karşılığı yolcu, yük ve posta taşıma haklarıdır.

1. Trafik Hakkı (Transit Geçiş Hakkı): Bir ülke havayolunun, diğer bir ülkenin hava sahası üzerinden, iniş yapmadan uçuş hakkıdır.
2. Trafik Hakkı (Teknik İniş Hakkı): Bir ülke havayolunun, üçüncü bir ülkeye giderken, yolu üzerindeki diğer bir ülkeye, yakıt alma ve bakım gibi ticari trafik dışı amaçlarla inme hakkıdır.
3. Trafik Hakkı: Bir ülke havayolunun, kendi ülkesinden aldığı trafiği diğer bir ülkeye taşımasıdır.
4. Trafik Hakkı: Bir ülke havayolunun diğer bir ülkeden aldığı trafiği kendi ülkesine taşımasıdır.
5. Trafik Hakkı: Kendi ülkesinde başlamak veya sona ermek kaydıyla, bir ülke havayolunun diğer iki ülke arasında yolcu, yük ve posta taşıma hakkıdır.
6. Trafik Hakkı: Bir ülke havayolunun kendi ülkesi bağlantı noktasından geçmek kaydıyla, diğer iki ülke arasında yolcu, yük ve posta taşıma hakkıdır.
7. Trafik Hakkı: Kendi ülkesinde başlamaksızın veya sona ermeksiz, bir ülke havayolunun diğer iki ülke arasında uçuş icra etme hakkıdır.
8. Trafik Hakkı: Kendi ülkesinde başlamak veya sona ermek kaydıyla, diğer bir ülkedeki yolcu, yük ve postayı, o ülke içindeki iki nokta arasında taşıma hakkıdır.
9. Trafik Hakkı (Kabotaj Hakkı): Kendi ülkesinde başlamaksızın veya sona ermeksiz, bir ülke havayolunun diğer bir ülkedeki trafiği, o ülke içindeki iki nokta arasında taşıma hakkıdır.

<sup>164</sup> [http://www.icao.int/icao/en/trivia/freedoms\\_air.htm](http://www.icao.int/icao/en/trivia/freedoms_air.htm), 10.07.2008

<sup>164</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/international/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/index_en.htm), 10.07.2008

<sup>165</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/international/pillars/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/pillars/index_en.htm), 10.07.2008

- Üçüncü ülkelerin Avrupa hava taşıyıcıları prensiplerini kabul etmelerini garanti etmek için yaklaşık 1.500 mevcut hava hizmet anlaşmasını yatay anlaşmalarla yenilemek.
- Ekonomik ve havacılık piyasasının düzenleme uyumu için 2010 yılında AT ve güney ve doğu sınırlarındaki ortakları ile Ortak Havacılık Alanı oluşturmak.
- En dinamik dünya piyasalarında adil rekabeti sağlamak, uluslararası sivil havacılıkta reforma yardımcı olmak ve Avrupa düzenlemelerini ve endüstrisini desteklemek amacıyla dünyanın belirli bölgelerinde küresel anlaşmalara ulaşmak için hedeflerin müzakeresinin başlaması.

2005 yılında Açık Gökler görüşmelerinde dünya çapında artış görülmüş, 16 ikili anlaşma sonuçlandırılarak toplam sayı 118'e ulaşmıştır. %70'den fazlası daha liberal olan 86 ikili hava hizmet anlaşması sonuçlanmış veya değiştirilmiştir. Aralık 2005'te Komisyon ve güneydoğu Avrupa ortakları Arnavutluk, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Makedonya, Romanya, Sırbistan, Karadağ<sup>166</sup> ve BM gözetimindeki Kosova<sup>167</sup> arasında Avrupa Ortak Havacılık Alanı oluşturmak için Norveç ve İzlanda'nın da taraf olduğu çoklu bir anlaşmaya varılmıştır.<sup>168</sup>

ABD ile Hava Taşımacılığı Anlaşması imzalanmıştır. AB havayolları 2005-2006 döneminde Rus Havayolu şirketi Aeroflot'a 330 Milyon Euro ödemek durumunda kalmıştır. Rus hükümeti ile yapılan görüşmelerde Rusya toprakları üzerinden uçuş için ödenen ücretlerin 31.12.2013 tarihi itibarı ile sona erdirilmesi konusunda anlaşmaya varılmıştır. Ukrayna ile ortak havacılık alanı üzerine görüşmeler başlamıştır.<sup>169</sup>

---

<sup>166</sup> Karadağ, 3 Haziran 2006 tarihinde bağımsızlığını ilan etmiştir.

<sup>167</sup> Kosova, 17 Şubat 2008 tarihinde bağımsızlığını ilan etmiştir.

<sup>168</sup> Ülgen, S., s: 159

<sup>169</sup> Flying Together, EU Air Transport Policy, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2007 s: 8

### 5.2.3. Havalimanları<sup>170</sup>

Hava taşımacılığı endüstrisinde genel olarak inişli-çıkışlı bir yapı olmasına rağmen, sürekli ve hızlı bir büyüme eğilimi gözlenmektedir. Eğer trafik artışı tahminler seviyesinde olursa, 2010 yılına kadar Avrupa'nın yirmi en büyük havaalanının kapasite sorunu ile yüz yüze kalacağı belirtilmektedir.<sup>171</sup>

Havayolu ulaşımının liberalleşmesi ve I. ve II. Körfez Savaşlarından olumsuz etkilenen havayolu trafiğinin tekrar gelişmeye başlaması ile birlikte havalimanlarındaki sıkışıklık ve yetersizlikler artmıştır. Piyasaya girmek isteyen yeni havayolları için ana zorluk slot<sup>172</sup> tahsisidir. 95/93 sayılı Tüzük Topluluk havaalanlarında şeffaf ve adil slot tahsisi için ortak kurallar belirlemeye yönelik ilk düzenlemedir. Yeni havayollarının piyasaya girmesi için, yeni yaratılan slotların en az yarısı yeni havayollarına ayrılması kuralına göre tahsis yapılacaktır.

Dünyadaki havalimanlarının büyük çoğunluğu kamuya aittir ve havalimanı yatırımları devlet bütçesinden karşılanmaktadır. Çok pahalı yatırımlar olan havalimanları, yatırımların hükümetler tarafından karşılanmasını zorlaştırmaktadır. Bu nedenle havalimanlarının özelleştirilmesi gündeme gelmiştir. Dünyada ilk kez 1987 yılında özelleştirilen İngiliz havalimanı işletmesi British Airport Authority ve 1992 yılında kısmen özelleştirilen Viyana havaalanını takiben diğer ülkelerde de havaalanlarının özelleştirilmesi gündeme gelmiştir. 1997 yılında 5 ülkedeki 12 havaalanı özelleştirilirken, 1998 yılında 6 ülkede 51 havaalanı özelleştirilmiştir.<sup>173</sup>

Biletleme ve bagaj işlemleri, yakıt yükleme ve boşaltma, uçak bakım ve ikram gibi yer hizmetleri havaalanı altyapısının verimli kullanımını etkilemektedir. 96/67 sayılı Direktif ile yer hizmetleri pazarı rekabete açılmış ve fiyatlar düşerken kalite artmıştır.

---

<sup>170</sup> Havaalanı: Uçakların kalkış ve iniş yapıları yer.

Havalimanı: Kontrol kulesi, hangar, yolcu ve kargo binaları olan havaalanı.

<sup>171</sup> 9. Kalkınma Planı, Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s: 6

<sup>172</sup> Slot, belirli saat aralıkları için havalimanının pist, park ve terminal alanından oluşan kapasitesinin iniş ya da kalkış yapan taşıyıcılara tahsis edilmesidir.

<sup>173</sup> Safel, R.

Avrupa Komisyonu 24.01.2007 tarihinde üç girişimden oluşan yeni bir havaalanı paketi yayınlamıştır. Havaalanı ücretlerine ilişkin bir direktif taslağı; havaalanı kapasitesi, verimliliği ve güvenliği ile ilgili bir tebliğ ve yer hizmetleri direktifinin uygulanması ile ilgili bir rapor içeren paket, Avrupa iç piyasasının gelişimi ve rekabetçiliğinde havaalanlarının rolü üzerine odaklanmıştır.<sup>174</sup>

Avrupa'da yaşanan serbestleşme hareketi sonucunda Avrupa Birliği'ne üye ülkelerin havalimanlarında gümrüksüz satış mağazaları (duty-free shops) kaldırılmıştır. Bu nedenle gelecekte, diğer ülke havaalanlarında gümrüksüz satış gelirlerinin artacağı beklenmektedir.<sup>175</sup>

#### **5.2.4. Havacılık Güvenliği**

Doğrudan olmasa da artan hava trafiği havacılık güvenliğini tehdit eden etmenlerden biridir. Hava trafiği artmaya devam ettikçe hava ulaşımını sürdürülebilir ve güvenli tutmak için Avrupa çapında bir ortak girişim gerekmiştir. Bu amaçla Avrupa çapında ortak güvenlik ve çevre kurallarını geliştiren bir havacılık güvenlik makamı kurulması ile ilgili 1592/2002 sayılı Tüzük çıkarılmıştır. Temmuz 2002 itibarı ile kurulan Avrupa Havacılık Güvenlik Ajansı'nın (EASA) temel görevlerini, sivil havacılık operasyonlarının yönetimine, üye ülke ekiplerin lisanslandırılması ve Topluluk dışı havayollarının sertifikasyonuna yaymak için Komisyon Kasım 2005'te bir yönerge yayınlamıştır.

#### **5.2.5. Hava Taşımacılığı ve Çevre**

Havacılık endüstrisi küresel CO<sub>2</sub> salımının %2'sinden sorumludur. Avrupa havacılık endüstrisi için bu oran %3 olarak hesaplanmaktadır.<sup>176</sup> 1990 yılından beri havacılık kaynaklı CO<sub>2</sub> salımı, kullanılan yakıtla orantılı olarak %87 artmıştır. Günümüzde iklim değişikliği ile ilgili insan aktivitelerinin %3,5'i olan oranın, 2050

---

<sup>174</sup> Ülgen, S., s: 160

<sup>175</sup> Safel, R.

<sup>176</sup> Kullanılan bir litre yakıt 3.15 kg CO<sub>2</sub> salımı olarak hesaplanır.

[http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/traffic\\_management/ses2/doc/communication/com\\_2008\\_0389\\_1\\_communication\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/ses2/doc/communication/com_2008_0389_1_communication_en.pdf), 11.07.2008

yılında %5'e yükseleceği hesaplanmaktadır.<sup>177</sup> Havayolları 2020 yılı itibarı ile yakıt verimliliği ve CO<sub>2</sub> salımında %25 iyileşme hedeflemektedir.

Hava ulaştırma sektörü sera gazı alımını azaltmak için uçak teknolojisi ve verimliliğinde önemli gelişmeler kaydetmiştir. Jet çağının başlamasıyla havacılık sektörü yakıt tüketimi, CO<sub>2</sub> ve su buharı salımında yolcu/km başına %70 iyileşme sağlamıştır. IATA üyesi filoların yakıt verimliliği 2006 ve 2007 yıllarında %3,1 oranında artmıştır. Günümüz uçakları 10 yıl öncesine göre %50 daha sessizdir. Uçak gürültüsünden etkilenen insan sayısı 1998–2004 yılları arasında %35 azalmıştır. 2020 yılı için %50 daha sessiz uçaklar hedeflenmektedir. Fakat bu gelişmeler artan hava trafiğinin çevre üzerindeki olumsuz etkilerini telafi edecek düzeyde değildir.

1997 yılında Kyoto'da 39 ülke 2008–2012 yılları arasında sera gazı limitlerini 1990 seviyesinin %8 altına çekmeyi kabul etmiştir. Kyoto Protokolü her ülkeye bir emisyon kotası tahsis etmekte ve ülkeler de bu kotaları şirketler arasında paylaşmaktadır. Bir şirket veya ülke kotasını aşarsa diğer bir şirket veya ülkeden karbon kotası alabilir. Karbon piyasası, "kirleten öder" prensibiyle, ülke ve şirketlerin sera gazları hedeflerine ulaşmaları için emisyon kotalarını alıp satmaları sonucu oluşan piyasadır. Küresel boyuttaki karbon piyasası sayesinde karbon emisyonunun kontrol altına alınması hedeflenmektedir.<sup>178</sup>

Uluslararası havacılık Kyoto Protokolü dışında tutulduğu için havacılık sektörü iklim değişikliği ile ilgili bir sorumluluk üstlenmemiştir. 1990–2002 yılları arasında AB bütününde sera gazı salımı %3 azalırken, uluslararası havacılık endüstrisinde %70 artmıştır.<sup>179</sup> Komisyon 2005 yılında havacılığı, AB'nin Sera Gazı Salımı Ticari Sistemine (Emission Trading Scheme - EU-ETS) almanın, iklim değişikliği etkisini azaltacak en maliyet-etkin yol olduğu kararına varmıştır.<sup>180</sup>

---

<sup>177</sup> [http://www.iata.org/whatwedo/environment/climate\\_change.htm](http://www.iata.org/whatwedo/environment/climate_change.htm), 10.07.2008

<sup>178</sup> <http://ec.europa.eu/environment/climat/gge.htm>, 12.07.2008

<sup>179</sup> [http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm), 12.07.2008

<sup>180</sup> Ülgen, S., s: 160-161

01 Ocak 2005'te faaliyete geçen EU-ETS sistemimin ilk dönemi 31 Aralık 2007 tarihinde sona ermiş, 2008–2012 dönemini kapsayan ikinci dönem başlamıştır. 2013–2020 yıllarını kapsayan üçüncü evrede karbon gazı emisyonunun 1990 seviyesinin %20 altına inmesi hedeflenmektedir.<sup>181</sup>

Uçaklar kuşlar gibi düz bir hatta uçmazlar. Kullanılan hava koridorları iki nokta arasındaki en kısa mesafe olan düz hattan farklıdır. Bu yüzden her uçak sefer başına ortalama 49 km fazla yol kat etmektedir. Daha kısa uçuş rotaları sayesinde CO<sub>2</sub> salımı yılda 5 milyon ton azaltılabilir. Hava trafik yönetimi ve havaalanı işletmelerini geliştirerek her uçuşta sağlanacak %7-12 tasarruf CO<sub>2</sub> salımını yılda 16 milyon ton azaltacaktır.<sup>182</sup>

### 5.3. Tek Avrupa Hava Sahası

Hava Trafik Yönetimi (Air Traffic Management ATM) sistemi 4.700 ticari uçakla, günde 28.000 ticari uçuş yapılan Avrupa'da yetersiz kalmaktadır. Toplam trafiğin %90'ını 130 havalimanı arası uçuşlar oluşturmaktadır. %80'i AB ülkeleri arasında gerçekleşen uçuşların ortalama mesafesi 826 km'dir. 2007 yılında AB toplamında hava trafiği %5,3 artarken yeni üye ülkelerde %12 artış gerçekleşmiştir.

Bu kadar yoğun trafikte yaşanan rötarların havayollarına maliyeti 1,3 milyar Euro ile 1,9 milyar Euro arası olmaktadır.<sup>183</sup> 2007 yılında 21,5 milyon dakika rötar 1,3 milyar Euro'ya mal olmuştur.<sup>184</sup>

2015 sonrasında yaşanabilecek darboğazları önlemek için 1999 yılında Tek Avrupa Hava Sahası (Single European Skies - SES) fikri öneri olarak sunulmuştur. SES mevzuat paketi 2004 yılında Avrupa Parlamentosu ve Ulaştırma Konseyi tarafından kabul edilmiş ve yürürlüğe girmiştir. Tek Avrupa Hava Sahası fikri,

---

<sup>181</sup> [http://ec.europa.eu/environment/climat/climate\\_action.htm](http://ec.europa.eu/environment/climat/climate_action.htm), 12.07.2008

<sup>182</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/traffic\\_management/ses2/doc/presskit/2008\\_06\\_25\\_ses2\\_presskit\\_fiche\\_05\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/ses2/doc/presskit/2008_06_25_ses2_presskit_fiche_05_en.pdf), 11.07.2008

<sup>183</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/traffic\\_management/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/index_en.htm), 11.07.2008

<sup>184</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/traffic\\_management/ses2/doc/presskit/2008\\_06\\_25\\_ses2\\_presskit\\_fiche\\_05\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/ses2/doc/presskit/2008_06_25_ses2_presskit_fiche_05_en.pdf), 11.07.2008

Avrupa hava ulaşımını etkileyen mevcut sorunları çözmeyi ve gelecekteki talepleri karşılayabilecek nitelikte bir hava trafik yönetim sistemi oluşturmayı amaçlamaktadır.

Hava Trafik Yönetimi'nin özellikle teknoloji ve çevre konularında iyileştirilmesi amacıyla, Tek Avrupa Hava Sahası projesinin ikinci paketini uygulamaya hazırlanmaktadır. Pakette yer alan önlemler Hava Trafik Yönetimini önemli ölçüde iyileştirmeyi hedeflerken, havayolu masraflarının düşürülmesi, sadece petrol tüketiminin değil, aynı zamanda çevreye verilen zararın da azaltılması hedeflenmektedir. Yeni Hava Trafik Yönetimi kapsamında her uçuşun sistematik kontrolü yapılacak, havayolu ulaşımını tercih edenlerin masraflarını azaltılacak ve çevre konusunda duyarlı davranılacaktır.

“Tek Avrupa Hava Sahası II: Daha Sürdürülebilir ve Daha İyi İşleyen Havacılığa Doğru” adlı teklifin amaçları güvenlik, kapasite, uçuş ve maliyet etkinliği ve çevre olarak dört ana başlık altında toplanmıştır:

- Hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları için bağlayıcı performans hedefleri koymak;
- Sektördeki gelişmeler ve öğrenilen dersleri göz önüne alarak 2004 yılı Tek Avrupa Hava Sahası yönetmeliğini güncellemek;
- Tek Avrupa Hava Sahası Hava Trafik Yönetimi Araştırma programı SESAR (Single European Sky ATM Research) aracılığı ile teknolojik gelişimi desteklemek;
- Avrupa Havacılık Güvenlik Ajansı'nın (European Aviation Safety Agency - EASA) yetki alanını hava trafik kontrolü ve havaalanlarına genişletmek.

SESAR programı hava trafiğinin çevre üzerindeki olumsuz etkilerini azaltacak ve emniyeti arttıracak, istihdama katkı sağlayacak ve Avrupa hava trafik teknolojisini dış pazarlara açacaktır.<sup>185</sup> SESAR programının geliştirme aşamasında endüstri, Komisyon ve EUROCONTROL'un<sup>186</sup> yapacağı 2,1 milyar Euro yatırım

---

<sup>185</sup> Keep Europe Moving, s: 28

<sup>186</sup> 38 üyesi bulunan EUROCONTROL, 1963 yılında Belçika'da kurulmuştur. Türkiye 1 Mart 1989 tarihinde üye olmuştur. Kuruluş amacı Tek Avrupa Hava Sahası konsepti ile şekillenen pan-Avrupa Hava Trafik Yönetimini geliştirmek olan EUROCONTROL, tamamen bütünlümlü bir hava trafik

yeni teknolojiler uygulandığında kendini amorti edecektir. Ayrıca programın uygulama aşamasında, sektörün 20 milyar Euro yatırım yapması beklenmektedir.

2010 yılında yürürlüğe girmesi beklenen teklifin uygulanması ile yıllık 2 milyar Euro tasarruf sağlanması, hava trafik yönetiminin performansı artması, güvenlik ve kapasite kullanımının artması, çevre için salım artış hızının azalması hedeflenmektedir.<sup>187</sup>

## **6. Avrupa Ulaşım Ağları ve Finansmanı**

Avrupa'da ulaşım ağları ve altyapı için gerekli finansman, geleneksel olarak devletler tarafından karşılanmaktadır. Kamu yatırımlarına ek olarak AB'de Yapısal Fonlar, Uyum Fonları ve Trans-Avrupa Ağları için tahsis edilen bütçe gibi fonlar, ulaşım politikası programlarının finansmanında kullanılmaktadır. Avrupa Yatırım Bankası (EIB), TEN-T projeleri için Komisyon ile ortaklaşa oluşturulan öncelikli borç finansmanı veya Kredi Teminat aracı ile destek sağlayabilir. Komisyon, kamu sözleşmeleri için yeni prosedürler tanımlayarak, özel sermayenin altyapı finansmanına daha büyük katkıda bulunmasını sağlamayı amaçlamaktadır. İngiltere ve Fransa arasında yapılan Manş Denizi Tüneli'nin finansmanı özel yatırımcılar tarafından sağlanmıştır.<sup>188</sup>

### **6.1. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T)**

1992 yılında Maastricht'te imzalanan Avrupa Birliği Anlaşması'nın, 15. Başlığı ile 154, 155 ve 156ncı maddelerinde, ekonomik ve sosyal uyumun güçlendirilmesi ve iç pazarın yaratılması için bir altyapı politikası oluşturularak, Trans-Avrupa Ağları'nın (Trans-European Network – TEN) geliştirilmesi temel bir unsur olarak tanımlanmıştır.<sup>189</sup>

---

yönetim sistemi ile havacılığın emniyetli, güvenli ve çevre dostu olmasına katkıda bulunmaktadır.  
[http://www.eurocontrol.int/corporate/public/standard\\_page/org\\_aboutus.html](http://www.eurocontrol.int/corporate/public/standard_page/org_aboutus.html), 14.07.2008

<sup>187</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/traffic\\_management/ses2/index\\_en.htm#citizens](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/ses2/index_en.htm#citizens), 11.07.2008

<sup>188</sup> AB'nin Ulaştırma Politikası, İKV, [www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58.pdf](http://www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58.pdf), 14.07.2008

<sup>189</sup> [http://ec.europa.eu/ten/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/ten/index_en.html), 09.09.2008



1993 Brüksel Konseyi'nden başlayarak, TEN şebekesi geliştirilmiştir. 1994 Essen Konseyi'nde ulaştırma alanında 14 ve enerji alanında 10 adet olmak üzere 24 öncelikli proje tespit edilmiştir. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (Trans-European Network – Transport TEN-T) şebekesinin geliştirilmesine yönelik olarak belirlenen rehber ilkeler 1996 yılında Konsey ve Parlamento'nun 1692/96 sayılı Kararı ile onaylanmıştır.

Trans-Avrupa Ağlarının kara, deniz ve hava altyapılarının entegre edilmesiyle doğru işleyen bir ulaştırma ağı olarak kurulması için 2010 yılı hedef olarak öngörülmüş ancak 2003 yılında onaylanan Yüksek Düzeyli İstişare Grubu raporu doğrultusunda 1996 yılında belirlenen gösterge hedeflerinde değişikliğe gidilmiştir.

2004 yılında 14 öncelikli TEN-T projesi 30'a çıkarılmış ve AB'nin TEN bütçesinin her bir kalemi için katkı sınırı %10'dan %20'ye yükseltilmiştir. Öncelikli 30 TEN-T projesinden 21 adedi, demiryolu koridorlarının oluşturulmasını öngörmektedir.

2020 yılında TEN-T, 89.500 km karayolu ve 20.000 km hızlı tren yolu dahil 94.000 km demiryolu ağından oluşacaktır. Ulaşım ağında 366 havalimanı, 294 deniz limanı ve 11.250 km dahili su yolu üzerinde 210 dahili liman yer alacaktır. Zincirin eksik halkalarını tamamlamak için mevcut karayolu ağına 4.800 km ve demiryolu ağına 12.500 km eklenecektir. Ayrıca 3.500 km karayolu, 12.300 km demiryolu ve 1.740 km'den fazla dahili su yolu iyileştirilecektir.<sup>190</sup>

2020 yılında ulaştırma sektöründen kaynaklanan CO<sub>2</sub> salımının, günümüzdeki seviyesinden %38 daha fazla olacağı hesaplanmaktadır. Öncelikli 30 TEN-T projesinin tamamlanması ile bu artış %4 seviyesine inecektir. Bu da yılda 6,3 milyon ton daha az CO<sub>2</sub> salımı anlamına gelmektedir.<sup>191</sup>

---

<sup>190</sup> [Trans-European Transport Network](#), Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2005, s: 7

<sup>191</sup> [Trans-European Transport Network](#), s: 7

Avrupa Birliği Komisyonu adına TEN-T programını gerçekleştirmek ve idare etmek amacıyla, 2006 yılında Trans-Avrupa Ağları Yürütme Kurulu (Trans-European Transport Network Executive Agency – TEN-T EA) kurulmuştur. 2008 yılında, kurulun çalışma süresi 2007–2013 TEN-T projelerinin yönetimini kapsayacak şekilde, 31.12.2015 tarihine kadar uzatılmıştır.<sup>192</sup>

### **6.1.1. TEN-T Projeleri Finansmanı**

TEN-T Projeleri, üye ülkelerin katılımı, Avrupa Yatırım Bankası (European Investment Bank - EIB) kredileri, Katılım Öncesi Yapısal Politika Aracı (Instrument for Structural Policy for Pre-Accession – ISPA) ve diğer katılım öncesi araçlar, Uyum Fonu, Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu (European Regional Development Fund – ERDF) ve TEN-T bütçesi finanse edilmektedir.

2004 yılında, 112 milyar Euro’su ilk 14 orijinal proje için olmak üzere, 30 öncelikli projenin toplam maliyetinin 225 milyar Euro olacağı hesaplanmıştır. Öncelik listesinde olmayan ancak ortak çıkarılara hitap eden diğer projelerin de dahil edilmesiyle maliyet 600 milyar Euro’yu açacaktır.

Komisyon, projeler için 2007–2013 döneminde AB kaynaklarından 20,35 milyar Euro (yıldı yaklaşık 3 milyar Euro) ayırmayı taahhüt etmiştir. Sınır aşırı bölgeler için AB katkısı %20’den %50’ye çıkarılmıştır. Yapısal Fon ve Uyum Fonlarından 2000–2006 döneminde 20 milyar Euro destek sağlanmıştır. Yeni üye ülkelere 2,48 milyar Euro katılım öncesi fon ayrılmıştır. Avrupa Yatırım Bankası (EIB) geçen on yıllık dönemde üye ülkelere TEN-T projeleri için 50 milyar Euro kredi sağlamıştır. Asıl yükü üye ülkelerin hükümetleri üstlenmeye devam etmektedir. Ayrıca kamu-özel sektör işbirliğinin getireceği sonuçlar araştırılmaktadır.<sup>193</sup>

---

<sup>192</sup> [http://ec.europa.eu/ten/transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/ten/transport/index_en.htm), 09.09.2008

<sup>193</sup> Trans-European Transport Network, s: 8

### **6.1.2. Marco Polo Programı**

Avrupa Komisyonu 2001 yılında yayınladığı Beyaz Kitap'ta, 2010 yılında ulaştırma türlerinin trafik paylaşımının 1998'deki seviyesine geri döndürülmesine yönelik tedbirler önermiştir. Ulaştırma modelleri arasındaki dengenin sağlanması için 22.07.2003 tarihinde Marco Polo programı kabul edilmiştir. Programın amacını uluslararası karayolu tıkanıklığının azaltılması ve karayolu taşımacılığının demiryolu, deniz ve iç su yollarına kaydırılmasıdır. 1997–2001 yılları arasında uygulanan PACT programının devamı niteliğinde olan Marco Polo Programı için 2003–2006 döneminde 115 milyon Euro bütçe ayrılmıştır. AB Ulaştırma Konseyi tarafından çevreci taşıma şekillerini teşvik etmek üzere, Marco Polo II Programı için 2007–2013 döneminde 400 milyon Euro bütçe sağlanması ve uygun projelere aktarılması üzerinde anlaşmaya varılmıştır.<sup>194</sup>

### **6.2. Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları**

Orta ve Doğu Avrupa Ülkelerinin AB'ye entegrasyonuna yönelik gereksinimler doğrultusunda, 1991 yılından itibaren süregelen çalışmalar sonucu, kara ve demiryollarını kapsayan 10 öncelikli Pan-Avrupa Ulaştırma Koridoru belirlenmiştir. Bu koridorlar, AB içindeki 30 öncelikli Trans-Avrupa Koridorunu (TEN) tamamlamaktadır. Bütün projeler için maliyetin 220 Milyar Euro olacağı hesaplanmaktadır. 10 öncelikli koridor içinde 4., 8. ve 10. koridor ülkemizi Pan-Avrupa ulaşım sistemine dahil edecektir.

Berlin-Prag-Budapeşte karayolu üzerinden, bir kolu Köstence, diğer kolu Selanik ve İstanbul'a bağlanan 4. Koridor, Türkiye'nin güzergah ülkesi olarak yer aldığı tek Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorudur. Maliyet sorunları yüzünden işlerliğini yitiren Halkalı-Wels Ro-La hattı, 4. Pan Avrupa Koridoru üzerinde yer almakta olup, AB, hattın yeniden hayata geçirilebilmesi için maddi destek sağlamaktadır.

---

<sup>194</sup> Maritime Transport Policy, s: 5

8. Koridorun Türkiye ile ilişkisi İstanbul'a kadar uzanan 4. Koridorla ortak güzergah olan Sofya-Filibe bağlantısı ile kurulmaktadır. 8. Koridorun ülkemize doğrudan uzantısı bulunmamakta, ancak 4. Koridor dolayısıyla Türkiye, Koridor faaliyetlerine katılmaktadır.

10. Koridor'un üçüncü kolu, yine Sofya üzerinden 4. Koridorla kesişerek İstanbul'a bağlanmaktadır.

2004 ve 2007 yıllarındaki genişlemeler ile birlikte Pan-Avrupa Koridorlarının büyük bölümü Trans Avrupa Ulaştırma Ağı'nın bir parçası durumuna gelmiştir. Aynı yıl Pan-Avrupa Ulaşım Koridorlarının yeniden değerlendirilmesi için Ulaşım Genişleyen Avrupa (Wider Europe for Transport) olarak adlandırılan ve Üst Düzey Çalışma Grubu tarafından yürütülen çalışmalar kapsamında, biri Deniz Otoyolları (Motorways of the Sea) olmak üzere, beş adet ana aks belirlenmiştir. Güneydoğu aksı, esas itibarıyla 8 ve 10. Pan-Avrupa Koridorları, 4. Koridor ve TRACECA ile birleşerek Türkiye üzerinden Ortadoğu ve Kafkaslara uzanacak şekilde planlanmıştır.<sup>195</sup>

2004 yılında Ulaşım Genişleyen Avrupa Üst Düzey Çalışma Grubu toplantısında, AB'nin bu proje dahilinde geliştirdiği Deniz Otoyolları (Motorways of the Sea) projesine dahil olmak üzere önerilen limanlar arasında Mersin ve Samsun kabul edilmiştir.

Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları projelerine gereken finansman desteği AB bünyesinde oluşturulan TINA programı tarafından sağlanmıştır. Programın 1999 yılında sona ermesiyle birlikte yerini ISPA (Instrument for Pre-Accession Aid) mali destek programı almıştır.

Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (Instrument Pre-Accession – IPA), 2007–2013 döneminde ISPA, PHARE, SAPARD, CARDS ve Türkiye için Katılım Öncesi

---

<sup>195</sup> Building Bridges, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2007, s: 5

Mali Yardım programlarını tek bir mali çatı altında toplamıştır.<sup>196</sup> IPA, 2007 yılından itibaren 7 yıllık süreçte 11,5 milyar Euro destek sağlayacaktır. 20.06.2007 tarihinde Avrupa Komisyonu Stratejik Planlama Dokümanı ile 2007–2009 dönemi için yaklaşık 4 milyar Euro yardım yapılacağı ifade edilmiştir.<sup>197</sup>

2007–2009 dönemi için Türkiye'ye 1,6 milyar Euro tahsis edilmiştir. Ulaştırma sektörü için Türkiye'nin 2007–2010 döneminde kullanabileceği kaynak miktarı 251,9 milyon Euro'dur.<sup>198</sup> Ulaştırma programları, bölgesel kalkınma başlığı altında DPT tarafından koordine edilecektir. IPA 2007–2013 Mali Yardım Dönemi kapsamında AB tarafından yapılacak tüm yardımların koordinatörlüğü ABGS ve DPT aracılığıyla yürütülecektir.<sup>199</sup>

TINA - Türkiye Taşımacılık Altyapı İhtiyaç Değerlendirmesi, Türkiye ulaşım ağlarını, Avrupa Ulaştırma Ağları ile bütünleştirmek üzere yürüttüğü ihtiyaç değerlendirme çalışmasıdır. TINA projelerinin, AB fonları ve Avrupa Yatırım Bankası kredileri ile desteklenmesi TINA etütleriyle mümkün olmaktadır. AB tarafından Türkiye'nin ulaşım altyapılarının geliştirilmesini finanse etmek üzere 2005 yılı sonunda başlatılan TINA Projesi 2007 yılı sonunda tamamlanmıştır. 2020 yılına ilişkin tahminlerin yer aldığı araştırma, gelecekte Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarının, Türkiye'yi de içine alacak şekilde genişletilmesi için temel kabul edilecektir.

### **6.3. TRACECA – Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru**

Avrupa- Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru TRACECA (Transport Corridor for Caucasus Europe Asia) 1993 yılında 8 Hazar ve Kafkas ülkesinin katılımı ile

---

<sup>196</sup> [www.abgs.gov.tr/index.php?p=40558&l=1](http://www.abgs.gov.tr/index.php?p=40558&l=1), 17.09.2008

<sup>197</sup> [www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/AB/TeknikMevzuatDb/IPA\\_Hakkinda\\_Not.doc](http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/AB/TeknikMevzuatDb/IPA_Hakkinda_Not.doc), 17.09.2008

<sup>198</sup> <http://ab.calisma.gov.tr/web/Çalışmalarımız/KatılımÖncesiMaliYardımlarIPA/tabid/172/Default.aspx>, 17.09.2008

<sup>199</sup> [www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/AB/TeknikMevzuatDb/IPA\\_Hakkinda\\_Not.doc](http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/AB/TeknikMevzuatDb/IPA_Hakkinda_Not.doc), 17.09.2008

Brüksel’de kurulmuştur. 1998 yılında gerçekleşen Bakü Zirvesi sonucunda “Tarihi İpek Yolu’nun Restorasyonu” deklarasyonu imzalanmıştır.<sup>200</sup>

TRACECA Programına, Avrupa Yatırım ve Kalkınma Bankası (European Bank for Reconstruction and Development – EBRD), Dünya Bankası (World Bank – WB) ve Asya Kalkınma Bankası (Asian Development Bank – ADB) tarafından mali destek sağlanmaktadır. TRACECA Programı ile 39 Teknik Destek projesine 57,4 milyon Euro ve altyapının rehabilitasyonuna yönelik 14 yatırım projesine 52,3 milyon Euro finansman sağlanmıştır.<sup>201</sup>

Türkiye, TRACECA Programına 2002 yılında üye olmuştur. Türkiye’nin yer aldığı TRACECA Koridorunda, Karadeniz ve Hazar Denizi’nin verdiği olanaklarla kombine taşımacılık yapılması öngörülmektedir. Ayrıca 4. Pan-Avrupa Koridorunun Türkiye üzerinden karayolu ve demiryolu ile Kafkasya ve Orta Asya bölgelerine uzatılması düşünülmektedir. TRACECA koridoru ve 4. Pan-Avrupa Koridoru arasındaki bağlantıyı güçlendiren Karadeniz otoyolu 2007 yılında tamamlanmıştır.<sup>202</sup>

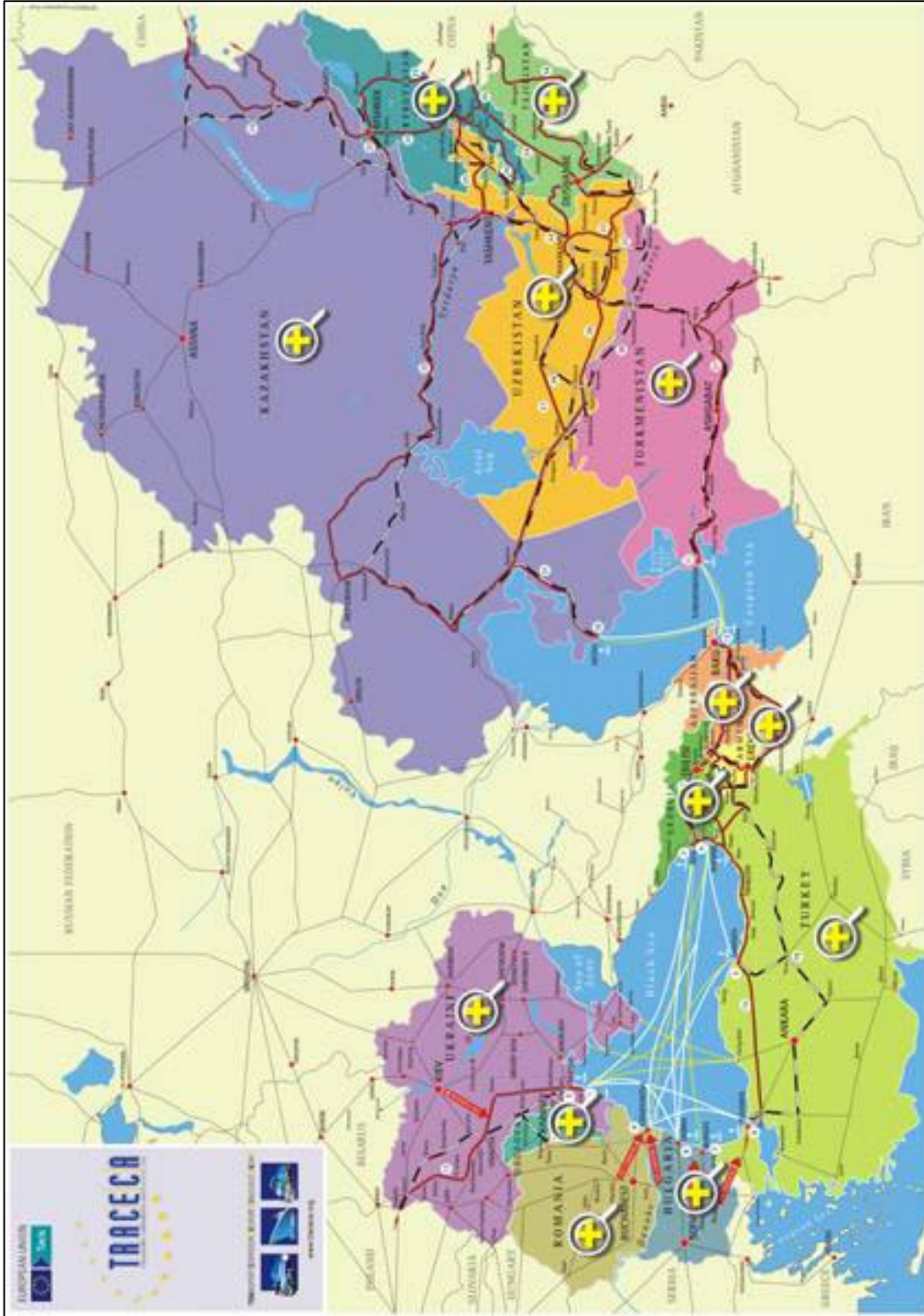
---

<sup>200</sup> <http://www.traceca-org.org/default.php?l=en>, 17.09.2008

<sup>201</sup> <http://www.zucder.org.tr/docs/traceca.pdf>, 17.09.2008

<sup>202</sup> <http://www.sedefed.org/default.aspx?pid=55043&nid=44623>, 17.09.2008

Harita 2: TRACECA Ulaşım Ağı



Kaynak: <http://www.traceca.org.tr/harita.htm>, 14.08.2008

## İKİNCİ BÖLÜM

### TÜRKİYE'DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ

#### 1. Türkiye'de Ulaştırma Sektörü'ne Genel Bakış

Türkiye'de 1983–1993 dönemini kapsayan ilk Ulaştırma Ana Planı, Bakanlar Kurulu Kararı'nda öngörüldüğü biçimde, ilk üç yıllık uygulamadan sonra yenilenmemiş ve 1986 yılında terk edilmiştir. Yaklaşık 20 yıl sonra, 2005 yılında Ulaştırma Ana Planına temel teşkil edilecek Ulaştırma Ana Planı Stratejisi tamamlanarak sonuç raporu yayımlanmıştır.

Ulaştırma sektörü, 2007–2013 dönemini kapsayan Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda kamu yatırımlarından en büyük payı almıştır. Büyük projelerin yıllar itibarıyla tamamlanacak olması ve özel sektör katılımını içerecek finansman modellerinden azami ölçüde yararlanılacak olması nedeniyle, sektörün kamu yatırımları içindeki payının %32'den %26'ya düşürülmesi öngörülmüştür.<sup>203</sup>

Ülkemizde ihracatın %90'ı denizyolu ve karayolu ile taşınmaktadır. Denizyolu taşımacılığı ihracatın yarısını oluştururken, ithalatta %60 pay almaktadır. Karayolu taşımacılığı ihracatta %41, ithalatta ise %23 pay almaktadır. İhracatımızın %7 ve ithalatımızın %10'u havayolu ile taşınmaktadır. Demiryolları, Türkiye'nin dış ticaretinde sadece %1 pay sahibidir.

**Tablo 13: Taşımacılık Modellerine Göre 2007 Dış Ticaretimiz (Bin Dolar)**

2007	Denizyolu	Karayolu	Havayolu	Demiryolu	Diğer	Toplam
<b>İhracat</b>	52.195.636	44.371.843	6.980.631	1.082.348	2.553.992	<b>107.184.450</b>
	49%	41%	7%	1%	2%	100%
<b>İthalat</b>	101.105.189	38.413.565	16.871.014	2.547.921	11.110.378	<b>170.048.068</b>
	59%	23%	10%	1%	7%	100%

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu,

[http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab\\_id=642](http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=642), 14.08.2008

[http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab\\_id=643](http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=643), 14.08.2008

<sup>203</sup> <http://www.kgm.gov.tr/asps/strateji.pdf>, 14.08.2008



2007 yılında AB 27 ülkeleri, toplam ihracatımız içinde<sup>204</sup> %56,3, ithalatımız içinde<sup>205</sup> %40,3 pay almıştır. Toplam dış ticaretimizin %46,5 oranında kısmı 27 AB üyesi ülke ile gerçekleşmiştir.

**Tablo 14: Dış Ticaretimizde 27 AB Üyesi Ülke**

2007	AB 27	Tüm ülkeler
<b>İhracat*</b>	60.398.502	107.271.750
<b>İthalat**</b>	68.611.562	170.062.715
<b>Toplam</b>	<b>129.010.064</b>	<b>277.334.464</b>

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu,

\*[http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab\\_id=627](http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=627), 14.08.2008

\*\*[http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab\\_id=626](http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=626), 14.08.2008

Ulaşım ihtiyacı ile birlikte artan ithalatımız kadar, gelişen ulaşım araçları üretim endüstrimiz sayesinde ihracatımız da artmaktadır. İhraç ettiğimiz ulaşım araçları ithalatımızdan fazladır. Toplam ihracatımız içinde ulaşım araçları 18,25 milyar dolar ile %15 pay almaktadır.<sup>206</sup> 2007 yılında ithalatımızın %20'sini yakıt ve yağlar, %8'sini ulaşım araçları oluşturmuştur.<sup>207</sup>

**Tablo 15: 2007 Dış Ticaretimizde Ulaşım Araçları (Bin Dolar)**

2007	İhracat*	İthalat**
Motorlu kara taşıtları, traktör, bisiklet, motosiklet ve diğer	15.903.675	12.397.295
Gemiler, suda yüzen taşıt ve araçlar	1.818.572	712.007
Hava taşıtları, uzay araçları, aksam ve parçaları	530.902	1.145.246

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu,

\*[http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab\\_id=622](http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=622), 14.08.2008

\*\*[http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab\\_id=623](http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=623), 14.08.2008

2005 yılında Türkiye'de ulaştırma sektöründen kaynaklanan 40,5 milyon ton CO<sub>2</sub> salımı, 1990 seviyesinin %56 üzerine çıkmıştır.<sup>208</sup> Türkiye'de enerji tüketiminin %21'i<sup>209</sup> taşımacılık alanında kullanılmaktadır.<sup>210</sup>

<sup>204</sup> [http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab\\_id=626](http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=626), 14.08.2008

<sup>205</sup> [http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab\\_id=627](http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=627), 14.08.2008

<sup>206</sup> [http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab\\_id=622](http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=622), 14.08.2008

<sup>207</sup> [http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab\\_id=623](http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=623), 14.08.2008

<sup>208</sup> EU Energy and Transport in Figures, s: 201

<sup>209</sup> EU Energy and Transport in Figures, s: 86

## 2. Türkiye’de Karayolu Taşımacılığı

Kalkınma planlarında hedef demiryolu taşımacılığının arttırılması olsa da 1950’lerden günümüze Türkiye’de hakim taşımacılık modeli karayolu taşımacılığı olmuştur. Yeterli demiryolu ve denizyolu altyapısı bulunmaması nedeniyle ihmal edilmeleri karayolu taşımacılığını tercih edilen bir seçenek haline getirmiş, yatırımları karayollarına yönlendirmiş ve karayolu taşımacılık endüstrisinin büyümesine neden olmuştur.

AB ülkeleri ile kıyaslandığında Türkiye’de karayolu taşımacılığı ortalamanın üzerinde bir pay almaktadır ve araç sayısı oldukça fazladır. Trafik kazaları ve bu kazalardaki insan kayıplarının fazla olmasının bir sebebi de karayollarındaki bu yoğunlaşmadır.

Karayolu taşımacılığının baskın olması, ağır yol trafiği, hava ve gürültü kirliliği, trafik kazaları, yolların çabuk deforme olması gibi sonuçlar doğurmaktadır. Araçlar için gereken ve çoğunluğu ithal edilen karbon yakıtlara bağımlılık artmaktadır.

Türkiye’nin 2013 karayolu vizyonu: ulusal ve uluslararası kurallara uygun, güvenliğe öncelik veren, çevre dostu, milli ekonomiye ve sosyal hayata katkıda bulunan, ileri teknolojiyi kullanan, yüksek kaliteli servis hizmeti sağlayan, pazar şartlarında rekabet eden, Türkiye’nin coğrafi ve doğal kaynaklarını iyi kullanan, diğer taşımacılık şekilleriyle adil ve dengeli bir şekilde bütünleşmiş bir karayolu taşıma sistemi kurmaktır.<sup>211</sup>

---

<sup>210</sup> 1990–2005 döneminde taşımacılıkta kullanılan enerji tüketimi düzenli olarak artmış, buna rağmen toplam enerji kullanımı içinde ulaşımın payı azalmıştır. Bu durumun sebebi olarak, enerji arzının sürekli artmasının yanı sıra 1990 seviyesine göre sanayi sarfiyatının neredeyse iki katı ve ticari sarfiyatın üç katından fazla bir seviyeye çıkması gösterilebilir.

<sup>211</sup> Devlet Planlama Teşkilatı, 9. Kalkınma Planı - Karayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 2006, s: 57

## 2.1. Sayılarla Karayolu Ulaşımı

Türkiye’de kayıtlı motorlu kara taşıtlarının sayısı Mayıs 2008 itibarı ile toplam 13,4 milyon olup bu rakam 1992 seviyesinin üç, 1997 seviyesinin iki katıdır. Otomobil sayısı aynı dönemde benzer oranlarda artmış ve 2,2 milyondan 6,6 milyona çıkmıştır. Yine de yoğun nüfusu ile Türkiye’de bin kişiye düşen 84 otomobil sayısı 466 olan AB27 ortalamasının çok uzağındadır.<sup>212</sup>

**Tablo 16: Yıllara Göre Motorlu Kara Taşıtı Sayısı, 1992-2008**

Yıl	Otomobil	Kamyonet	Kamyon	Motor	Otobüs Minibüs	Özel Amaç	Traktör	Toplam
1992	2.181.388	308.180	379.410	655.347	220.904	10.908	828.580	<b>4.584.717</b>
1993	2.619.852	354.290	406.398	743.320	244.154	12.049	870.559	<b>5.250.622</b>
1994	2.861.640	374.473	419.374	788.786	253.969	12.964	895.506	<b>5.606.712</b>
1995	3.058.511	397.743	432.216	819.922	263.248	13.691	937.528	<b>5.922.859</b>
1996	3.274.156	442.788	453.796	854.150	277.672	15.003	988.142	<b>6.305.707</b>
1997	3.570.105	529.838	489.071	905.121	298.953	16.993	1.053.381	<b>6.863.462</b>
1998	3.838.288	626.004	519.749	940.935	319.856	19.252	1.107.457	<b>7.371.541</b>
1999	4.072.326	692.935	531.690	975.746	333.869	20.319	1.131.626	<b>7.758.511</b>
2000	4.422.180	794.459	557.295	1.011.284	354.339	21.822	1.159.070	<b>8.320.449</b>
2001	4.534.803	833.175	562.063	1.031.221	358.687	22.939	1.179.068	<b>8.521.956</b>
2002	4.600.140	875.381	567.152	1.046.907	361.797	23.666	1.180.127	<b>8.655.170</b>
2003	4.700.343	973.457	579.010	1.073.415	368.894	24.468	1.184.256	<b>8.903.843</b>
2004	5.400.440	1.259.867	647.420	1.218.677	471.666	28.004	1.210.283	<b>10.236.357</b>
2005	5.772.745	1.475.057	676.929	1.441.066	501.929	30.333	1.247.767	<b>11.145.826</b>
2006	6.140.992	1.695.624	709.535	1.822.831	533.472	34.260	1.290.679	<b>12.227.393</b>
2007	6.472.156	1.890.459	729.202	2.003.492	561.729	38.573	1.327.334	<b>13.022.945</b>
2008*	6.636.380	1.980.979	739.027	2.069.398	573.256	38.850	1.342.273	<b>13.380.163</b>

\*2008 verileri Mayıs ayı sonu itibariyledir.

Kaynak: TÜİK, Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, Mayıs/2008

2006 yılında 27 AB üyesi ülkenin tamamında 700 bin otobüs hizmet verirken Türkiye’deki otobüs ve minibüs sayısı 533,5 bin’dir.<sup>213</sup> Aynı yıl itibarı ile Türkiye’de 2,4 milyon kamyon ve kamyonet hizmet vermektedir.<sup>214</sup> Kamyonet sayısı 1992–2008 yılları arasında 6 kattan fazla artarak 308 bin’den 2 milyona çıkmıştır.

<sup>212</sup> EU Energy and Transport in Figures, s: 156

<sup>213</sup> y.a.g.e., s: 158

<sup>214</sup> y.a.g.e., s: 158

2003 yılında 1,07 milyon olan motorsiklet sayısı 5 yılda iki kat artarak 2008 Mayıs ayında 2,07 milyona ulaşmıştır.<sup>215</sup> Ancak trafik kazasına karışan motorsikletlerin oranı, motorsiklet sayısındaki artış hızını ikiye katlamış durumdadır. 2001 yılında 1,03 milyon motorsikletten 11 bini kazaya karışırken 2006 yılında 1,82 milyon motorsiklet içinde 28 bini kaza yapmış<sup>216</sup>, motorsiklet sayısı bu dönemde %77 artarken kazaya karışan motorsiklet sayısı %148 artmıştır.

Türkiye’de 5 çeşit yol altyapısı bulunmaktadır: otoyollar, devlet yolları, taşra yolları, köy yolları ve belediyelerin sorumluluğundaki şehir içi yollar. 2007 yılsonu itibarı ile otoyolların uzunluğu 1.987 km, devlet yolları 31.333 km, il yolları 30.579 km, köy yolları 322.288 km’dir.<sup>217</sup> Karayolu ağımızın ancak %18’i çok şeritli yoldur.<sup>218</sup> Gidiş geliş şeklindeki iki şeritli yolların kazalara daha açık olduğu ortadadır.

**Tablo 17: Karayolları Uzunluğu – 2008 (Km)**

Otoyol	Devlet Yolları	İl Yolları	Köy Yolları	Toplam
1.987 Km	31.333 Km	30.579 Km	322.288 Km	386.187 Km

Kaynak: TÜİK, Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, Mayıs/2008

Yolların yapısı da kazalarda etken olmaya devam etmektedir. Yolun yapısından kaynaklanan kazaların değerli devlet adamlarımızın da kaybına yol açtığını üzülenek hatırlıyoruz. Özellikle istiap haddinden fazla yük taşıyan araçların zarar verdiği yollara sıklıkla rastlamaktayız. Bu durum araçların daha sıkı kontrolü ile beraber daha dayanıklı yollar yapılması gereğini ortaya koymaktadır.

**Tablo 18: Devlet Yollarının Yapısı – 2008 (Km)**

Asfalt Beton	Sathi Kaplama	Parke	Stabilize	Toprak	Geçit Vermez	Toplam
6.538 Km	24.205 Km	49 Km	213 Km	106 Km	222 Km	31.333 Km

Kaynak: TÜİK, Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, Mayıs/2008

<sup>215</sup> Yıllara Göre Motorlu Kara Taşıtı Sayısı, 1992-2008, TÜİK, Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, Mayıs/2008

<sup>216</sup> Taşıtların Cinslerine Göre Trafığe Kayıtlı ve Trafik Kazasına Karışan Taşıtlar, TÜİK, Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, Mayıs/2008

<sup>217</sup> Karayolları Genel Müdürlüğü, <http://www.kgm.gov.tr>, 07.07.2008

<sup>218</sup> 9. Kalkınma Planı, s: 16

Ülkemizde 2007 yılında meydana gelen 750 bin trafik kazasında 3.459 kişi hayatını kaybetmiş, 149.140 kişi de yaralanmıştır. Son on yılda 5 milyon trafik kazasında ölen kişi sayısı 35 bin'in üzerindedir<sup>219</sup> ve yaralananların sayısı 1 milyon'dan fazladır. Özellikle Ramazan ve Kurban Bayramı dönemlerinde artan seyahatlerle birlikte meydana gelen kazalara her yıl tanık olmaktadır.

Türkiye'de 2006 yılında meydana gelen 1.232.537 trafik kazasına karışan araçların %60'ını otomobiller %19'unu kamyonetler oluşturmaktadır. Aynı yıl kaza yapan araçların içinde kamyonların oranı %8, minibüslerin oranı %5, otobüslerin oranı %4 ve motosikletlerin oranı %2 olmuştur.<sup>220</sup>

**Tablo 19: Genel Kaza İstatistikleri (2007)**

Yıl	Kaza Sayısı	Ölü Sayısı	Yaralı Sayısı
1998	440.149	4.935	114.552
1999	438.338	4.596	109.899
2000	466.385	3.941	115.877
2001	409.407	2.954	94.497
2002	407.103	2.900	94.225
2003	422.272	2.811	95.607
2004	494.819	3.081	109.889
2005	570.025	3.195	123.977
2006	664.540	3.365	135.224
2007	749.456	3.459	149.140

Kaynak: Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Hizmetleri Başkanlığı  
<http://www.trafik.gov.tr>

Türkiye'nin 2007 toplam ihracatının %41'i, ithalatın ise %24'ü karayolu ile taşınmıştır. Uluslararası karayolu nakliye sektörü 3,5 milyar dolar yatırım ile yaklaşık 300.000 kişiye istihdam sağlamaktadır.<sup>221</sup>

Yurtiçi ve yurtdışı taşımacılık, sicil kaydı bulunan yaklaşık 8,8 milyon araç ile gerçekleştirilmektedir.<sup>222</sup> 2005 yılı sonu itibariyle Ulaştırma Bakanlığı'ndan

<sup>219</sup> Teröre verdiğimiz kurban sayısı kadar...

<sup>220</sup> Taşıt Cinslerine Göre Trafığe Kayıtlı ve Trafik Kazasına Karışan Taşıtlar, TÜİK, Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, Mayıs/2008

<sup>221</sup> Özcan, Z, AB'a Altından Kota, Aksiyon Dergisi,  
[http://www.kobifinans.com.tr/bilgi\\_merkezi/020904/11091/9](http://www.kobifinans.com.tr/bilgi_merkezi/020904/11091/9), 02.05.2007

karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı yapmak üzere yetki belgesi alan 1.164 firmanın sahip olduğu taşıt filosunun kapasitesi 1.13 milyon tona ulaşmıştır.<sup>223</sup>

Ülkemizde karayolu taşımacılığı şehirlerarası yolcu taşımacılığında %96 ve yük taşımacılığında %89'a varan paya sahiptir.<sup>224</sup> 2006 yılında dış ticaretin hacmen %10,4'ü, mali açıdan ise %30,4'ünü karayolu ile taşınmıştır. Türk karayolu ulaşım sektörü 2 milyar tondan fazla kapasitesi ile 12 milyar Euro'luk bir sektördür.<sup>225</sup>

## 2.2. Ulaştırma Pazarı

Türk ulaştırma pazarında farklı ihtiyaçları karşılayan farklı tipte taşıma şirketleri bulunmaktadır. Türkiye'de küçük işletmelerin sayısı oldukça fazladır. Girişimlerin %96.32'si 10'dan az kişi istihdam etmektedir. Küçük işletmeler aynı zamanda Türkiye'nin kayıt dışı ekonomisinde önemli bir yer teşkil etmektedir.

Kamyon şoförleri genelde firmanın sahibi ve işletmecisidir. Bu firmalar mali açıdan güçlü olmayıp düşük maliyetler ve düşük kâr marjıyla ayakta kalabilir. 2004 Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin amaçlarından biri sektörün bu bölümünün küçülmesi, daha büyük kurumlara dönüşmesi, sadece şoför değil yönetim ve idari personel de çalıştırmasıdır.<sup>226</sup>

Yük taşıma ihtiyaçları artan orta ölçekli işletmeler, bir ya da birkaç TIR<sup>227</sup> sahibi taşıma şirketleriyle çalışırlar. Bunlar genellikle tek adam - tek kamyon şirketi olarak doğan, daha sonra TIR alabilecek kadar mali büyüme gösteren şirketlerdir. Genelde orta boylu işletmelere yurtiçi taşımacılığı ve artan oranda da uluslararası

---

<sup>222</sup> AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı, Avrupa Birliği Genel Sekreterliği, Ankara, 2003, s: 198

<sup>223</sup> Özcan, Z.

<sup>224</sup> Ulusal Program, s: 198

<sup>225</sup> Ülgen, S., s: 148

<sup>226</sup> Ülgen, S., s: 149

<sup>227</sup> TIR: Fransızca Transports Internationaux Routiers kelimesinin baş harflerinden oluşur. Birleşmiş Milletler Teşkilatı bünyesindeki Uluslararası Nakliyat Birliği (IRU) tarafından 15 Ocak 1959 tarihinde Cenevre'de imzalanan anlaşma ile 11 ülke (Avusturya, İsveç, Portekiz, Bulgaristan, Finlandiya, Macaristan, Fransa, Malta, İsviçre, Tunus ve Yugoslavya) arasında birleşik taşımacılığa (karayolu, demiryolu, havayolu, suyuolları) ve konteyner kullanılmasına izin veren bir sözleşmedir. Anlaşma ile ülkelerarası ticari eşya naklinde gümrük formaliteleri basitleştirilmiştir. Türkiye anlaşmayı 1961'de kabul etmiş ve 1966'da yürürlüğe koymuştur.

taşımacılık hizmeti verirler. AB gerekliliklerini karşılayan daha yeni araçlar Avrupa ülkelerine çalışır, daha sonra araçlar Doğu pazarına hizmet götüren taşıyıcılara satılır. Türkiye'nin ithalat ve ihracat hacmi arttıkça, sektörün bu bölümü belirgin şekilde büyümüştür. Türkiye'nin güney komşuları Irak ve Suriye'nin ticaret merkezi olarak önem kazanması devam ettikçe, sektörün bu bölümünün daha da büyümesi beklenmektedir.

Hem yurtiçi hem de uluslararası bazda artan lojistik ve taşıma ihtiyaçları nedeni ile Türkiye'deki büyük şirketler taşımacılığı tedarik zincirinin yönetiminde bir bölüm olarak görmekte ve lojistik hizmetini 3. şirketlerden almaktadırlar. Maliyet ve teslimat süresi açısından taşıma ve lojistik ihtiyaçlarını en iyi seviyede karşılayan çözümü bulmak için bu şirketler farklı taşıma modelleri (karayolu-demiryolu-denizyolu-havayolu) kullanır ve daha iyi araçlar kullanan kurumsallaşmış firmalarla çalışırlar. Bu şirketlerin lojistik maliyetlerini düşürme ve değişik ulaşım şekillerini optimum kullanma çabası, Türkiye'de lojistik altyapısına yatırım için itici güçtür.<sup>228</sup>

### **2.2.1. Pazara Erişim**

Türkiye'de yurtiçi ve yurtdışı karayolu taşımacılığı tamamen özel sektör tarafından gerçekleştirilmekte olup, pazara girişi engelleyen herhangi bir kısıtlama bulunmamaktadır. Pazara giriş Yeni Karayolu Taşımacılık Kanunu ile düzenlenmiştir. Kanun 29.04.1996 tarih ve 96/26/EC sayılı Konsey Direktifindeki iyi itibar, güçlü mali yapı ve profesyonel yeterlilik kriterlerini temel almaktadır. Yeni Karayolu Taşımacılığı Kanunu, AB'ye uyumu amaçlasa da, lisans tiplerinin çokluğu ve karmaşıklığı, lisans edinme maliyetleri gibi AB yönetmeliğinden farklı birçok konu bulunmaktadır.

Türk Karayolu Taşımacılık Kanunu farklı işletme tipleri için 15 farklı rol ve 39 farklı lisans tanımlamıştır. Yük ve yolcu taşımacılığı için farklı lisanslar gerekmektedir. Yük taşımacılığı şehir içi, yurtiçi ve uluslararası olmak üzere sınıflandırılmıştır. Her kategori için farklı lisans gerekmektedir. Eğer bir girişim

---

<sup>228</sup> Ülgen, S., s: 150

birden fazla türde taşımacılık yapacaksa, her bir lisans için ayrı başvuru yapması ve her lisansa sahip olması gerekmektedir.

Farklı lisans tipleri düzenlenerek, düşük kaliteli küçük kamyon firmaları uluslararası nakliye işinden uzak tutulmuştur. Küçük firmaların finansal güçlerini birleştirerek daha kurumsal işletme yapılarıyla ölçek ekonomisinden faydalanmaları beklenmektedir.<sup>229</sup>

Lisans tiplerinin karmaşıklığı, uygulamada bazı zorluklara neden olmaktadır. Gerekli lisansı aracın plakası ile birlikte kaydeden bir bilgi sistemi ve ilgili lisans gerekliliklerinin yapısı üzerine kontrol otoritelerinin eğitilmesi gerekmektedir.

Taşıma ücretleri piyasa koşullarında serbestçe belirlenmekte, yurtiçi yolcu tarifeleri ise Ulaştırma Bakanlığı onayına tabi olmaktadır. 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevlerine İlişkin Yasa kapsamında Bakanlık gerektiğinde fiyatlara alt ve üst sınır koyabilmektedir.

2003 Yabancı Yatırım Kanunu ile yabancılar iştirakçiler öngördükleri aktivite tipinin gerektirdiği lisanslara sahip olmaları şartı ile Türkiye’de karayolu taşımacılık sektörüne yatırım yapabilir.

### **2.2.2. Yurtiçi Taşımacılık**

Karayoluyla yapılan ulusal yolcu taşıma hizmetlerinin düzenli ve güvenli hale getirilmesi, taşıma işlerinde taşımacılık ve acentelik yapacak gerçek ve tüzel kişilerin yeterli ve çalışma şartları ile denetim esasları ve bu konulardaki yetki ve sorumluluklar 08.09.1994 tarih, 22045 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren "Karayoluyla Şehirlerarası Yolcu Taşımaları Hakkında Yönetmelik" ile düzenlenmiştir. Yönetmelik ile Türkiye karayolu sektörünün uluslararası standartlar ile uyumlu hale getirilmesi konusunda gelişmeler kaydetmiş ve bazı alanlarda daha sıkı uluslararası kurallar yerel sektörde de uygulanmaya başlanmıştır.

---

<sup>229</sup> Ülgen, S., s: 151



Buna göre, taşıma mesafesi 100 km'ye kadar olan şehirlerarası yolcu taşımaları ile aynı il sınırları içerisindeki yerleşim noktaları arasında yapılacak yolcu taşımaları bu Yönetmelik kapsamı dışında bırakılmış olup, ilgili Valiliklerce düzenlenmesi esası getirilmiştir. Yetki belgesi almak isteyen gerçek ve tüzel kişilerin kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az üç adet otobüse, taşıma kooperatiflerinin ise ortakları adına kayıt ve tescil edilmiş en az beş adet otobüsün kullanma hakkına sahip olmaları, taşımada kullanılacak otobüslerin on yaşından, Sanayi ve Ticaret Bakanlığınca onaylanmış teknik yeterlilik raporuna göre ise yirmi yaşından büyük, kapasitesinin yirmi beş koltuktan az olmaması gerekmektedir.

Karayolu ile yurtiçi yük taşımacılığı, az araca sahip küçük işletmeciler tarafından gerçekleştirilmektedir. Karayoluyla eşya taşımacılığı ve bu konuda acentelik, taşıma işleri komisyonculuğu konularını düzenleyen yasal mevzuat bulunmamaktadır. Şartlar tamamen serbest piyasa ekonomisi kuralları içinde oluşmaktadır. Ancak bu konudaki şikayetler Ulaştırma Bakanlığınca ve bağlı Bölge Müdürlüklerince takip edilmektedir.<sup>230</sup>

### **2.2.3. Uluslararası Taşımacılık**

Karayoluyla uluslararası yolcu taşımacılığı yapmak isteyen gerçek ve tüzel kişiler Ulaştırma Bakanlığından "B" türü Taşımacı Yetki Belgesi almak zorundadır. Yetki belgesi almak isteyenlerin kendi adlarına kayıt ve tescil edilmiş en az 5 adet otobüse sahip olmaları, bu otobüslerin sekiz yaşından, Sanayi ve Ticaret Bakanlığınca onaylanmış teknik yeterlilik raporuna göre ise on iki yaşından büyük olmaması, kapasitesinin kırk koltuktan az olmaması gerekmektedir.<sup>231</sup>

Uluslararası karayolu yolcu taşımacılığı konusunda acentelik, eşya taşımacılığı konusunda acentelik ve/veya komisyonculuk yapmak isteyen gerçek ve tüzel kişiler Ulaştırma Bakanlığından, yolcu taşımacılığı konusunda "F" türü

---

<sup>230</sup> Ulusal Program, s: 198

<sup>231</sup> Ulusal Program, s: 198

acentelik, eşya taşımacılığı konusunda "G" türü acentelik ve "H" türü komisyonculuk yetki belgesi almak mecburiyetindedir.<sup>232</sup>

Karayoluyla uluslararası yük taşımacılığı yapmak isteyen gerçek ve tüzel kişiler, Ulaştırma Bakanlığından "C" türü Taşımacı Yetki Belgesi almak zorundadır. Yetki belgesi almak isteyenlerin kendi adlarına kayıt ve tescil edilmiş en az 10 taşıt ve 300 ton istiap haddinde filo sahibi olmaları; taşıtların on beş yaşından büyük, istiap haddinin on tondan küçük olmaması gerekmektedir.

Türkiye'de 16.826 adet EURO I (38,3%), 12.354 adet EURO II (28,1%), 14.597 adet EURO III (33,2%) ve 150 adet EURO IV (0,34%) profilinde olmak üzere toplam 43,927 araç, AB tarafından zorunlu standart haline getirilen EURO normlarında faaliyet göstermektedir.<sup>233</sup>

#### **2.2.4. Transit Taşımalar**

Türkiye üzerinden karayoluyla transit; demiryolu, denizyolu, havayolu ile gelip karayolundan üçüncü ülkelere ve Türkiye'den veya Türkiye'ye karayolu ile yapılan taşımaları düzenlemek ve denetlemek maksadıyla hazırlanan "Karayoluyla Uluslararası Eşya ve Yolcu Taşıma Esasları" 1980 tarihli Bakanlar Kurulu kararı ile onaylanarak yürürlüğe koyulmuştur.<sup>234</sup>

#### **2.2.5. Avrupa'da Pazar Engelleri**

Türk firmaları yaklaşık 25.000 çekici araç ile Avrupa'nın en büyük kara taşıma filosuna sahiptir. Dünyada dağıtılan her 5 TIR karnesinden biri Türk nakliye firmalarınca kullanılmaktadır. Türk karayolu taşıma şirketleri Türk ihraç mallarının %53'ünü, ithal malların ise %24'ünü taşımaktadır.<sup>235</sup> Ancak Türkiye avantaj olarak değerlendirilecek bu durumdan dış etkenler nedeniyle azami faydayı

---

<sup>232</sup> Ulusal Program, s: 199

<sup>233</sup> Ülgen, S., s: 150

<sup>234</sup> Ulusal Program, s: 199

<sup>235</sup> Ulaştırmanın Dış Ticaretimizdeki Lojistik Önemi, <http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/KonjokturIzlemeDb/ulastirma.doc>, 30.06.2008

sağlayamamaktadır. Türk karayolu işletmeleri Avrupa'da etkin hale geldikçe Schengen vize prosedürlerinde geçici değişiklikler, transit geçiş izin belgelerinde kısıtlamalar ve geçiş ücretleri gibi zorluklarla karşılaşmaktadır.<sup>236</sup> Son olarak Bulgaristan 28 Haziran 2008 tarihinden itibaren ülkesinden transit geçiş yapacak araçlar için 271 \$ ek geçiş ücreti uygulaması başlatmıştır.<sup>237</sup> Avrupa ülkelerinin Türk taşımacılara çıkardığı zorluklar, Türkiye'yi farklı güzergahlar aramaya itmektedir.

Uluslararası taşımalarda karşılaşılan en büyük sorun geçiş belgelerinin teminidir. Her ülkenin, AB üyesi olmayan ülkeler için yıllık giriş izni sayısını belirlediği Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (European Conference of Ministers of Transport ECMT) çerçevesinde Türk kamyonlarına tanınan izinler, yıl sonu gelmeden tükenmektedir. Türkiye'nin 48 ülke ile yaptığı ikili anlaşmalar çerçevesinde yılda yaklaşık 320.000 adet geçiş belgesi temin edilmekte ancak belgeler belirli ülkeler için yetersiz kalmaktadır.<sup>238</sup> Karşılıklı görüşmeler sayesinde Türkiye'nin bir sene sonraki izinleri de kullanmasına mücadele edilmesi geçici bir çözümdür ve aynı problem her yıl yeniden ortaya çıkmaktadır.

2003–2006 yılları arasında Türkiye'nin AB ülkelerine ihracatı %103 artmış olmasına rağmen, Türk kamyonları için kotalar sadece %32 artmıştır.<sup>239</sup> Bu durum Türk kamyonlarının Avrupa pazarına girişini kısıtlayarak Türk ihracatını sınırlama niyeti olarak algılanmaktadır. Avrupa taşımacılık politikasının taşımacılık ağırlığını karayolundan diğer şekillere, özellikle demiryolu ve denizyoluna kaydırmaya çalıştığı Türk sektör temsilcileri ve resmi yetkililer tarafından bilinmekte ve bu politikaya ayak uydurmaya çalışılmaktadırlar. Uygulanan engellerle ülkelerin kendi araçlarını kullanmaya zorladığı<sup>240</sup> ve ulaşım güzergahlarını ülke çıkarları doğrultusunda değiştirerek azami faydayı elde etmek istediği düşünülmektedir.<sup>241</sup>

---

<sup>236</sup> Ülgen, S., s: 152

<sup>237</sup> Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, [www.utikad.org.tr](http://www.utikad.org.tr), 22.07.2008

<sup>238</sup> Ulaştırmanın Dış Ticaretimizdeki Lojistik Önemi, <http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/KonjokturIzlemeDb/ulastirma.doc>, 30.06.2008

<sup>239</sup> Özcan, Z.

<sup>240</sup> Örneğin, Fransız nakliyecilerin ülke ticaretindeki payı üçte birdir. Polonya nakliye şirketleri ülkenin dış ticaret hacminin %80'ini taşımaktadır. Pasi, S.

<sup>241</sup> Ulaştırmanın Dış Ticaretimizdeki Lojistik Önemi

Batı Avrupa'ya yönelik ihracat Yugoslavya iç savaşı nedeniyle daha uzun olan Bulgaristan-Romanya-Macaristan-Avusturya-Almanya güzergahına kaymıştır. Bu güzergahta Avusturya tarafından ülkemiz karayolu taşımacılarına tahsis edilen geçiş belgesi kotası yılın ilk yarısı tükenmekte olup kotasında artışa gidilmemektedir. Taşımacılarımız bu güzergahta Avusturya ve Macaristan'ın ortak kurduğu treyler taşımalarını esas alan demiryolu sistemini de kullanmaktadır. Bu uygulama ile taşımacılarımıza tahsis edilen yıllık kota haricinde ek bir geçiş imkanı sağlanmaktadır. Demiryolu taşımından gidiş dönüş yararlanan taşımacılara bir adet ilave geçiş belgesi verilmektedir.

Batı Avrupa'ya yönelik taşıma güzergahlarının bir diğeri Haydarpaşa ve Çeşme ile İtalya'nın Trieste, Bari ve Brindisi limanları arasında Ro-Ro gemilerinin kullanıldığı İtalya-Avusturya-Almanya güzergahıdır. İtalya üzerinden geçişlerde de 20.000 adetlik kotanın erken dolması nedeniyle sorun yaşanmaktadır.<sup>242</sup>

### **2.3. Birleşik Taşımacılık**

Kamyonların uzak mesafelere feribot veya tren gibi diğer araçlarla taşınması, yani birleşik taşımacılık, dünyada olduğu kadar Türkiye'de de önem kazanmaktadır. Birleşik taşımacılık hem trafik sıkışıklığı gibi karayolu trafiğiyle ilgili problemleri azaltma olanağı sunar hem de yakıt masraflarının ve araçların eskimesinin azalmasını, sürücü verimliliğinin artmasını sağlar.

---

<sup>242</sup> Ulaştırmanın Dış Ticaretimizdeki Lojistik Önemi

### **2.3.1. Ro-Ro Taşımacılığı**

Türkiye, hem Akdeniz’de hem de Karadeniz’de Ro-Ro taşımacılığından faydalanma açısından çok iyi bir konumdadır. Türk firmalarının 1990’ların ilk yıllarında Avrupa’ya ve Avrupa’dan yük taşımalarını engelleyen Yugoslavya savaşı, Türk taşıma şirketlerini Türkiye’nin ilk Ro-Ro hattını İstanbul/İzmir ve Trieste arasında kurmak için 1992 yılında UN-Ro-Ro girişimi altında güç birleştirme yoluna sevk etmiştir. Bu Ro-Ro hattı endüstri için öncü olmuş ve diğerleri de ardından gelmiştir. Bazı hatların kârlı olmamasına ve yıllar içinde kapanmak zorunda kalmasına rağmen, birçok Ro-Ro hattı hâlâ aktif olarak kullanılmaktadır.

Türkiye, dünyanın 4., Avrupa’nın 2. en büyük Ro-Ro filosuna sahiptir. Tarifeli hatların varlığı, ihracatçıların yüklemelerini bunlara göre planlamalarına olanak sağlamış, taşıma ücretlerinin azalmasına ve Balkan ülkelerinin transit harçlarını gözden geçirmelerine yol açmıştır. TIR sürücülerinin taşınması, havayolu ile gerçekleştirilmektedir.

Günümüzde Ro-Ro operasyonlarını düzenleyen bir yönetmelik bulunmamasına ve Ro-Ro gemileri denizcilik kanunları altında işlemesine rağmen Ro-Ro taşımacılığı karayolu ulaşım sektörünün bir parçası olarak görülmektedir. Ro-Ro taşımacılığının etkinliğinin artması için, bu çok modelli taşıma şeklinin kapasite kullanımını kolaylaştıracak düzenlemelere ihtiyaç duyulmaktadır ve Ro-Ro liman ve terminalleri için yatırım yapılmasına gerek vardır.

### **2.3.2. Ro-La Taşımacılığı**

Kamyonların trenle taşınması (Ro-La) Avrupa’da önem kazanmakta ve uluslararası Ro-La projeleri, Türkiye’nin demiryolu şebekesinin genişlemesi olarak görülmektedir. Demiryolu hizmetleri ile kamyon kabul ve teslimatı kesintisiz bir şekilde birleştirilerek, müşterilere kapıdan kapıya teslimat hizmeti sunulması sağlanabilir.

TCDD 2006 yılında Halkalı ve Wels arasında (on-route demiryolu müdürlükleriyle işbirliği içerisinde) Ro-La taşımacılığı başlatmıştır. Halkalı-Wels hattı, Türkiye-Bulgaristan-Sırbistan-Hırvatistan-Slovenya ve Avusturya üzerinden 1.979 km'lik yolu ile bugüne kadarki en uzun Ro-La hattıdır.

#### **2.4. Karayollarında Fiyatlandırma**

Karayoluna ilişkin değişken ve sabit maliyetlerin hesaplanmasındaki eksiklik, özellikle yönetsel becerileri daha az işletmelerin sadece benzin fiyatlarını göz önünde bulundurarak amortisman, tekerlek, bakım onarım ve genel giderleri göz ardı etmeleri ve fiyatları çok düşük marjlara çekmelerine neden olmaktadır. Türkiye'de işletmeler herhangi bir noktaya nakliye sonrası geri dönüşte boş gelmektense düşük fiyata da olsa herhangi bir yükü taşıyabilir.

#### **2.5. Finansal Yapı**

AB'de işletmelerde finansal yapı, ilk araç için en az 9.000 Euro, her bir ek araç içinse 5.000 Euro'luk sermaye gerektirmektedir. Fakat Türk Karayolu Taşımacılık Kanunu lisans alımını, girişimin finansal kapasitesine değil, araç sahibine yüksek harçlara ve banka garantilerine dayandırmaktadır. Lisansların, orijinal maliyetin yaklaşık %50 bir oranında ücret ödenerek her 5 yılda bir yenilenmesi gerekmektedir.<sup>243</sup>

#### **2.6. Profesyonel Yeterlilik - Eğitim Faaliyetleri**

Türk karayolu taşımacılık sektörü, sürücüler kadar diğer sektör çalışanlarının profesyonel yeterliliklerinin artırılmasından belirgin ölçüde fayda sağlayacaktır. Taşımacılık sektörünün değişen dinamiği ve tehlikeli maddelerin taşınması ile ilgili yönetmelik gibi karmaşık düzenlemelerin bulunması, personelin temel bilgilere sahip olması ve becerileri uygulamasını gerektirir. Bu bilgi ve becerileri test etmek için

---

<sup>243</sup> Ülgen, S., s: 153

yetkililer veya her üye ülke tarafından bu amaçla atanmış kişiler tarafından sınav düzenlenir.<sup>244</sup>

Karayoluyla Uluslararası Yolcu ve Eşya Taşımaları Hakkında Yönetmelik hükümleri uyarınca, uluslararası yolcu ve eşya taşımacılığında, kendi aracında ve kiralık taşıtlarda çalıştırılacak sürücülerin, uluslararası taşımacılık derneklerinin açacağı eğitim kurslarından geçmesi ve Ulaştırma Bakanlığı onaylı bir sertifika alması gerekmektedir. Profesyonel sürücü eğitimleri Karayolları Trafik Kanunu'nun Ek 1 maddesi ile Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu'na görev olarak verilmiştir.<sup>245</sup> Bu amaçla faaliyet gösteren yaklaşık 20 eğitim merkezi bulunmaktadır. Toplam elli saatlik bir eğitim programı sonrasında Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü tarafından sertifika sınavı yapılır.

## **2.7. Yönetmeliklerin Uygulanması ve Haksız Rekabet**

Ulaştırma Bakanlığı ve İçişleri Bakanlığı arasında, karayolu taşımacılığı yönetmeliğinin uygulanması konusunda bir protokol bulunmaktadır. Karayolu taşıma işletmelerinin lisanslandırılması ve sertifikasyonu devam etmektedir. Yasal düzenlemeler tüm işletmeler tarafından uygulanır hale gelene kadar, lisanslarının finansal ve yönetsel gerekliliklerini yerine getiren işletmeler, getirmeyen işletmelerden dolayı haksız rekabete maruz kalacaklardır. Lisans alımındaki mali yükten kaçan lisanssız işletmeler, fiyatları lisanslı işletmeler için hiç de kârlı olmayan seviyelere düşürebilirler.<sup>246</sup>

## **2.8. Karayolu Taşımacılık Sektörü İstatistikleri**

Karayolu taşımacılık sektörü ile ilgili güvenilir ve güncel istatistik elde etmek oldukça zordur. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) ve Karayolu Taşımacılığı Müsteşarlığı otomasyon sisteminin sunduğu bilgiler, sektöre ilişkin detaylı istatistik veya analiz sağlamamaktadır. Yükleme noktası, varış noktası, taşınan malın

---

<sup>244</sup> Ülgen, S., s: 154

<sup>245</sup> Ulusal Program, s: 199

<sup>246</sup> Ülgen, S., s: 154

türü ve miktarı ile ilgili detaylı bilgiler, taşımacılık sektörünün gözlemlenmesi, problemlerin taranması ve stratejik çözümler geliştirilmesi için gereklidir.<sup>247</sup>

### **3. Türkiye’de Demiryolu Taşımacılığı**

#### **3.1. Demiryollarının Tarihi**

Ülkemizin demiryolu tarihi; Cumhuriyet öncesi dönem, 1923–1950 dönemi ve 1950 sonrası dönem olarak üç başlık altında incelenmelidir. Cumhuriyet öncesi dönemde, demiryolu hatlarının büyük bölümü yabancılara verilen imtiyazla yaptırılmış, 1923–1950 döneminde demiryolu ulaşımı altın çağını yaşamış; 1950 sonrasında ise demiryolu ulaşımı yok sayılmış ve ihmal edilmiştir.

Türk demiryolu tarihi, 1856 yılında bir İngiliz şirketine verilen imtiyazla 130 km'lik İzmir-Aydın demiryolu hattının yapımı ile başlar. 1856–1922 yılları arasında Osmanlı topraklarında 8.619 km demiryolu hattı inşa edilmiştir. Cumhuriyetin ilanı ile birlikte bu hatların 4.000 km’lik bölümü misak-ı milli sınırları içinde kalmıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında benimsenen kendi kendine yeterli bir ekonomi oluşturulması politikası doğrultusunda, ülkenin temel ulaştırma sistemi konumunda olan demiryolları; milli ekonominin yaratılmasına hizmet eden bir araç olarak değerlendirilmiş, sanayinin yer seçiminde yönlendirici etken olmuş, sanayinin yurt düzeyine yayılması ve modern Türkiye'nin yaratılmasında önemli rol oynamıştır. II. Dünya Savaşı'na kadar büyük bir hızla sürdürülen demiryolu yapımı 1940'dan sonra yavaşlamıştır. 1923–1950 yılları arasında yapılan 3.578 km’lik demiryolunun 3.208 km’si, 1940 yılına kadar tamamlanmıştır. 1950 yılında demiryolu ana hat uzunluğu 7.671 km’ye ulaşmıştır.<sup>248</sup>

1950 yılından sonra ulaştırma sektörünün birbirini tamamlayan iki ana ulaştırma sistemi demiryolu ve karayolu arasında dengeli kaynak dağılımının sağlanamaması ve buna karşılık gelişen demiryolu teknolojisine paralel yapılması

---

<sup>247</sup> Ülgen, S., s: 155

<sup>248</sup> Safel, R.



gereken demiryolu yatırımlarının da büyük finansman kaynağı gerektirmesi, demiryolu sistemini geliştirme ve modernizasyon çalışmalarını yavaşlatmıştır. Demiryolları kısıtlı imkanlarla ancak mevcut sistemin işlerliğinin korunması ve trafiğin devamlılığının sağlanması ve modernizasyon çalışmalarını kısmen sürdürmüştür. Bu dönemde Marshall Planı çerçevesinde ABD'nin mali desteği ve politika önerileriyle karayolları egemen bir konuma gelmiş, demiryollarında (ve denizyollarında) fazla bir gelişme sağlanamamıştır.<sup>249</sup>

1950 sonrasında uygulanan karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları sonucu, 1950–1997 yılları arasında karayolu uzunluğu %80 artarken, demiryolu uzunluğu sadece %11 artmıştır. 1960 sonrası planlı kalkınma dönemlerinde, demiryolları için öngörülen hedeflere hiçbir zaman ulaşılamamıştır. İzlenen politikalar sonucu, 1950–1980 yılları arasında yılda ortalama 30 km. yeni hat yapılabilmektedir.

1960'li yıllarda ulaştırma sektörleri içindeki yatırımlardan, karayolu %50, demiryolu %30 pay alırken, 1985'den sonra demiryolunun payı %10'un altında kalmıştır. Yolcu taşıma paylarına bakıldığında, karayolu yolcu taşıma payı %96, demiryolu yolcu taşıma payı ise yalnızca %2'dir. Mevcut altyapı ve işletme koşullarının iyileştirilmemesi ve yeni koridorlar açılmaması nedeniyle demiryollarının yolcu taşımacılığındaki payı son 50 yılda %38 oranında gerilemiştir. Ülkemiz ulaşım sistemi içerisinde karayolu-demiryolu yük taşıma paylarına bakıldığında, karayolu yük taşıma oranı %94, demiryolu yük taşıma payı ise %4'tür. Demiryollarının yük taşımacılığındaki payı son 50 yılda %60 oranında gerilemiştir.<sup>250</sup>

Büyükölçü, nüfus dağılımı ve coğrafyası ile Türkiye'de demiryolları, yük ve yolcu taşımacılığı için uygun, temiz, güvenli önemli bir seçenektir. Güncel yasal düzenlemeler ve demiryolu pazarının devlet tarafından işletilmesi demiryollarını tercih edilir ulaşım şekli olmaya yönlendirecek altyapı ve hizmet üretmekten uzaktır.<sup>251</sup>

---

<sup>249</sup> Safel, R.

<sup>250</sup> <http://www.tcdd.gov.tr/genel/tarihce.htm>, 14.08.2008

<sup>251</sup> Ülgen, S., s: 131

Geçen 25 yıldaki büyüme eğilimlerinin sürmesi durumunda, 2020 yılında Türkiye'de yolcu trafiğinin bugünkü düzeyinin yaklaşık 3,3 katına, yük trafiğinin ise 2,5 katına çıkması beklenebilir. Türkiye'de sürekli artma eğilimi gösteren taşıma talebinin karayolu ile karşılanması sürdürülebilir bir politika değildir. Artan talebinin karşılanabilmesi için demiryolu ağının genişletilmesi gerekmektedir.<sup>252</sup>

### 3.2. Mevcut Demiryolu Altyapısı

Demiryollarımız 81 ilimizden 37'sini birbirine bağlamaktadır. Bu durumda nüfusumuzun %28'i demiryolu ile ulaşım imkanına sahip olamamaktadır. Türkiye'nin 4. büyük şehri olan Bursa gibi bazı endüstri ve ticari merkezleri demiryolu ulaşımından yoksundur. Limanlarımız geleneksel olarak TCDD tarafından işletilmesine rağmen, Trabzon, Antalya, Tekirdağ gibi limanlar demiryolu ulaşımına sahip değildir. Bu eksiklik limanlarımızı yük ve yolcu taşımacılığında atıl duruma düşürmektedir.<sup>253</sup>

**Tablo 20: Türkiye Demiryolu Hat Uzunluğu**

Ana Hat Uzunluğu	8.697 km
Tali Hatlar (İstasyon hatları, fabrika bağlantıları)	2.287 km
<b>Toplam</b>	<b>10.984 km</b>

Kaynak: <http://www.tcdd.gov.tr/genel/hakkimizda.htm>, 14.08.2008

Tali hatlarla birlikte 10,984 km'yi bulan demiryolu ağımızın sadece %4,4'ü çift ve daha fazla hattır. Şebekenin %95'inde tek hat işletmeciliği yapılmaktadır. Elektrikli hatlarımızın oranı %21 ile AB ortalamasının (%50) oldukça altındadır. Demiryollarımızın sadece %24'ü sinyalizasyona sahiptir.<sup>254</sup> Hatların %38'i standart dışı olup %34'ü 25 yaşın üzerindedir.<sup>255</sup>

Demiryolu yoğunluğu açısından Türkiye AB ve AB'ye aday ülkeler arasında en az yoğunluğa sahip ülkedir. Toplam trafik olarak tanımlanan ve demiryolu şebekesinin kapasite kullanım oranını veren km başına toplam trafik biriminde

<sup>252</sup> Safel, R.

<sup>253</sup> Ülgen, S., s: 131

<sup>254</sup> <http://www.tcdd.gov.tr/genel/hakkimizda.htm>, 14.08.2008

<sup>255</sup> Ülgen, S., s: 131

Türkiye 1,7 ile AB ortalaması olan 3,2'nin oldukça altındadır. Diğer bir ifadeyle Türkiye'de hem demiryolu yoğunluğu hem de mevcut demiryolları üzerindeki trafik yoğunluğu azdır.<sup>256</sup>

Ana şehirlerarası koridorlarda taşımacılık eski bir altyapı üzerinde sürdürülmeye çalışılmaktadır. Demiryolu altyapısının en önemli problemi büyük nüfuslu şehirler arasındaki demiryolu hatlarının yüksek hız ve kaliteli servise uygun olmamasıdır.<sup>257</sup>

### 3.2.1. Altyapı ve Taşımacılık Kamu İşletmesi<sup>258</sup>

TCDD bir Kamu İktisadi Kuruluşudur. Sermayesi tamamen devlet tarafından ödenmiştir. 849 lokomotif, 1.038 yolcu ve 16.858 yük vagonu ile TCDD altyapı yönetiminde ve demiryolu hizmetlerinde tekel olma hakkından faydalanmaktadır. Türkiye'de demiryolu altyapısının tek sahibi ve demiryolu piyasasının ana oyuncusudur. TCDD dikey olarak yapılanmıştır, altyapı yönetimi ve ulaşım hizmetlerinde ne yapısal ne de finansal ayırım yoktur. TCDD'nin 3 bağlı ortaklığı<sup>259</sup> ve 5 fabrika işletmesi<sup>260</sup> bulunmaktadır. Van Gölü Feribot İşletmeciliği TCDD tarafından işletilmektedir.<sup>261</sup>

Yük taşımak için kendi vagonlarını kullanmak isteyenler şirketler, onay için TCDD'ye başvurur, TCDD işletme ve teknik kriterlere göre başvuruları değerlendirir. Bugün TCDD ile anlaşma imzalamış 30 firmanın kullanılmakta olan 3.173 vagon bulunmaktadır. Kendi vagonlarını olan büyük lojistik firmaları yurtiçi ve yurtdışına hizmet vermektedir. Değişik ülkelerle yapılan anlaşmalar çerçevesinde TCDD lokomotifleri tarafından çekilen blok trenler Avrupa (Almanya, Macaristan, Hollanda ve Slovenya); Doğu (Irak, İran ve Suriye) ve Orta Asya (Türkmenistan ve

<sup>256</sup> <http://www.dpt.gov.tr/bgyu/ouk/ukp2.pdf>, 03.09.2008

<sup>257</sup> <http://www.dpt.gov.tr/bgyu/ouk/ukp2.pdf>, 03.09.2008

<sup>258</sup> Ülgen, S., s: 134

<sup>259</sup> Bağlı ortaklıklar: [TÜLOMSAŞ](#) (Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş.), [TÜDEMSAŞ](#) (Türkiye Demiryolu Makineleri Sanayi A.Ş.) ve [TÜVASAŞ](#) (Türkiye Vagon Sanayi A.Ş.).

<sup>260</sup> Fabrikalar: Ankara Demiryolu Fabrikası, Ankara Uzun Ray Kaynak ve Yol Mekanik Araçları Onarım Fabrikası, Sivas Yapı Travers Fabrikası, Afyon Beton Travers Fabrikası ve Çankırı Makas Fabrikası.

<sup>261</sup> <http://www.tcdd.gov.tr/genel/hakkimizda.htm>, 14.08.2008

Kazakistan) yönlerine işlemektedir. Yurtiçi ve yurtdışına günde 170 blok tren işlemektedir. Bu şirketlerin çoğu yük depolamak ve elleçlemek için kullandıkları depo ve tren istasyonlarına sahip olup işletmektedir. 2006 yılında özel sektör toplam demiryolu taşımacılığında %20 paya sahiptir. Blok tren taşımacılığı sayesinde 2006 yılında 2002'ye göre taşınan yük miktarında %35 ve elde edilen gelirden %109 artış sağlanmıştır.<sup>262</sup>

TCDD yük taşıma fiyat tarifesi mesafe, yükün tür ve ağırlığına göre belirlenir. TCDD vagonlarıyla düzenli yük taşımak için müşteri ve TCDD arasında protokol yapılabilir veya talep halinde vagon temin edilebilir. Sahibine ait vagonlarla yapılan dolu taşımalara %45'e kadar indirim uygulanmaktadır.<sup>263</sup>

TCDD maliyet muhasebesi sistemi, altyapıya ilişkin birim maliyetlerinin hesaplanmasına imkan vermemekte, kar veya zarar hesaplanamamaktadır. Altyapı yönetimi ve ulaştırma hizmetleri veya yük ve yolcu taşımacılığı arasında bir hesap ayrımı olmadığı için ulaşımın gerçek maliyeti hakkında bir veri mevcut değildir. Sonuç olarak tüzel müşteriler TCDD'nin ücretlerinin maliyeti doğru yansıtıp yansıtmadığını anlayamamaktadır.<sup>264</sup>

### **3.2.2. Mali Durum ve Devlet Yardımları**

2003 yılında demiryolu ulaşım sektöründe 49,5 milyon yolcu taşınmış, 30,2 trilyon TL (30,2 milyon YTL ) gelir elde edilmiştir. 2007 yılında taşınan yolcu sayısı 56,3 milyona, elde edilen gelir 53,3 milyon YTL'ye çıkmıştır. Son yıllarda demiryolu taşımacılığında yük ve yolcu sayısı artmış, elde edilen gelir de buna paralel olarak yükselmiştir. Ancak bu tabloya rağmen, gelirler maliyetin sadece %23'ünü karşılayabilmektedir.<sup>265</sup>

---

<sup>262</sup> Ülgen, S., s: 134

<sup>263</sup> <http://www.tcdd.gov.tr/yuk/sahibineaitvg.htm>

<sup>264</sup> Ülgen, S., s: 135

<sup>265</sup> <http://www.tcdd.gov.tr/yolcu/ist/istatistikler.pdf>, 14.08.2008

Yük taşımacılığında elde edilen gelirdeki artış oranı yolcu taşımacılığında çok daha fazladır. 2003 yılında 15,6 milyon ton olan yük taşımacılığı 2007 yılında 20,9 milyon ton olarak gerçekleşmiştir.<sup>266</sup> 2008 Mayıs ayında 2 milyon ton yük taşımacılığı gerçekleştirilerek yük dolumu açısından en yüksek taşıma değerine ulaşılmıştır.<sup>267</sup> 2008 yılı ilk 5 ay yük taşımacılığı 9,03 milyon ton olarak gerçekleşmiştir.<sup>268</sup>

TCDD'nin yük ve yolcu taşımacılığında elde ettiği gelir geçen 5 yılda düzenli olarak artmaktadır. TCDD ayrıca liman elleçlemesinden de gelir elde etmektedir. Buna rağmen TCDD zarar eden bir kuruluş olarak devlet yardımı almaya devam etmektedir.<sup>269</sup>

TCDD,

- Hat yapım ve bakımı için Ulaştırma Bakanlığı'ndan
  - Ekonomik olmayan hatlar için Maliye Müsteşarlığı'ndan
  - Maliye Müsteşarlığı'ndan bazı ekspres trenler için Maliye Müsteşarlığı'ndan
  - Van Gölü üzerindeki feribot taşımacılığı için Maliye Müsteşarlığı'ndan
- olmak üzere dört tür yardım almaktadır.

### 3.2.3. Mevcut Demiryolu Mevzuatı

Türkiye'de demiryolu ulaşım sektörü ile ilgili mevzuat, çok çeşitli kanun, kanun hükmünde kararname, tüzük, ana statü, yönetmelik, yönerge ve genel emirlerle yürütülmektedir. TCDD Kanunu henüz yasalaşmamış olup, TCDD Ana Statüsü, ancak 28.10.1984 tarihinde 18559 sayılı Resmi Gazetede yayınlanmıştır.<sup>270</sup> Ayrıca, uluslararası demiryolu taşımalarına ilişkin COTIF Sözleşmesi 12.10.2005 tarih ve 25694 sayılı Resmi gazetede yayınlanan 5408 sayılı kanun ile uygun

---

<sup>266</sup> <http://www.tcdd.gov.tr/yuk/yukistatistik.htm>, 14.08.2008

<sup>267</sup> <http://www.tcdd.gov.tr/yuk/yukindex.htm>, 14.08.2008

<sup>268</sup> Tarafımızdan toplanarak düzenlenmiştir.

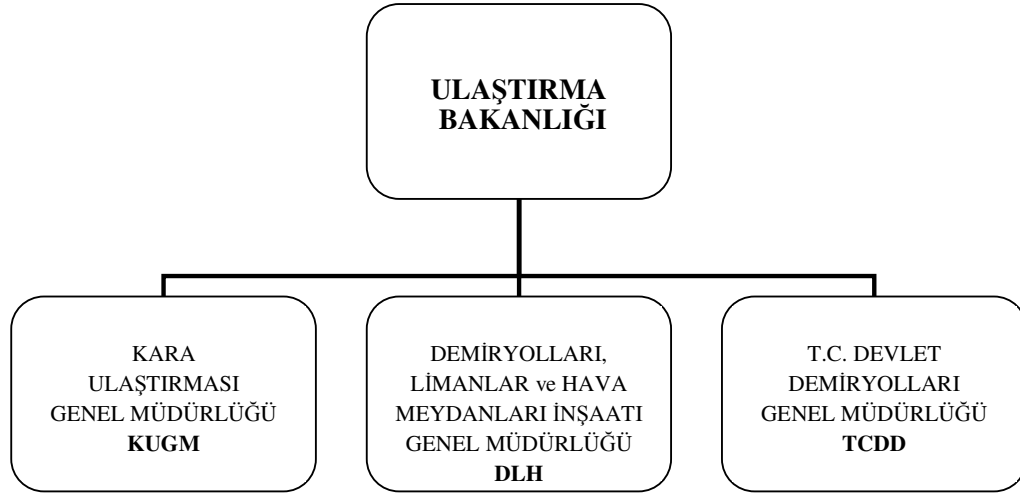
<sup>269</sup> Ülgen, S., s: 136

<sup>270</sup> <http://www.tcdd.gov.tr/bilgiedinme/anastatu.htm>, 03.09.2008

bulunmuş ve 24.11.2005 tarih ve 2005/9709 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile onaylanmıştır.<sup>271</sup>

Türkiye’de demiryolu ulaşımı talep ve ihtiyaçlarını planlamaktan sorumlu olan Ulaştırma Bakanlığı, demiryolu ulaşım sistemi ile ilgili temel prensip ve politikaları belirler ve uluslararası demiryolu işletmecileri ile ilişkileri düzenler. Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) yeni hatların inşasından, plan ve programların hazırlanmasından ve gerekli araç ve donanımdan sorumludur. Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü (KUGM) taşımacılığın milli güvenlik, ekonomik, teknik, sosyal ihtiyaç ve hedefler ile uyumlu yapılmasını sağlamaktan sorumludur; diğer ulaşım modelleriyle uyumlu taşımacılığı destekler ve tüm uluslararası aktiviteleri koordine eder.

#### Şekil 1: Mevcut Türk Demiryolu Sektörü



Demiryolları için geçerli yasal çerçeve tatmin edici değildir. Doğru yetkilendirme için kurumsal bir yapı veya süreç bulunmamaktadır. Demiryolu endüstrisinin, pazarı yeniden yapılandırarak ve serbestleştirecek kanunlara ve bunları uygulayacak kurumlara ihtiyacı vardır. TCDD’nin dikey bölünmesi, hizmet

<sup>271</sup> COTIF (Convention Concerning International Carriage by Rail) yeni şekli ile 01.07.2006 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

şirketlerini altyapıya ayrımcı olmayan maliyetlerle eşit erişim hakkı ile rekabet etmesini sağlayacak demiryolu reformu için gerekli bir adımdır.<sup>272</sup>

### 3.3. Türk Demiryolu Sektörünün ve TCDD'nin Yeniden Yapılandırılması

1980'li yıllardan bu yana AB ülkelerinin, devletin sahip olduğu demiryolu işletmelerinden, pazar mekanizmaları ve girişimlerine doğru geçişle demiryolu ulaşım pazarını serbestleştirdiği reform sürecinde Türkiye geride kalmıştır. Devlet Planlama Teşkilatı tarafından 2000 yılında hazırlanan 2001–2005 dönemi 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı ve 2006 yılında hazırlanan 9. Yedi Yıllık Kalkınma Planı, altyapı yönetiminin ulaştırma hizmetlerinden tamamen ayrılmasını, özel sektörün ulaşım hizmetleri şartlarında rekabet etmesini sağlamak ve performansını arttırmak için TCDD'nin ticari bir düşünce tarzıyla yeniden yapılandırılmasını hedef olarak belirlemiştir.<sup>273</sup>

TCDD ve Türk demiryolu sektörünün yeniden yapılandırılması amacıyla 2003 yılında Türkiye-AB Mali işbirliği çerçevesinde bir proje başlatılmıştır. Türk ve AB demiryolu taşımacılığı müktesebatı arasındaki farklılıkları belirleyen bir farklılık analizi çalışması yapılmış ve TCDD bu çalışmanın sonuçları ışığında 2003-2008 yıllarını kapsayan bir Yeniden Yapılanma Eylem Planı hazırlanmıştır. Bu eylem planı doğrultusunda Türk Demiryolu Sektörünün Yeniden Yapılandırılması ve TCDD'nin Yeniden Organizasyonu amacıyla bir projenin 2003 yılı Türkiye-AB Mali İşbirliği Programı kapsamında desteklenmesi kararlaştırılmıştır.<sup>274</sup> Projede öncelikle demir yolu sektörünün yeniden yapılandırılmasına ilişkin Kanun Tasarısı Taslakları AB direktifleri de dikkate alınarak düzenlenecektir. Proje ile TCDD'nin kurumsal ve mali yapısının iyileştirilmesi ile demiryolu sektörünün daha etkin hale getirilerek, ekonomik gelişme ve çevresel sürdürülebilirliğe katkıda bulunulması hedeflenmektedir.<sup>275</sup>

---

<sup>272</sup> Ülgen, S., s: 134

<sup>273</sup> Ülgen, S., s: 134

<sup>274</sup> <http://www.dpt.gov.tr/bgyu/ouk/ukp2.pdf>, 03.09.2008

<sup>275</sup> [www.dpt.gov.tr/files/Kep30112004.pdf](http://www.dpt.gov.tr/files/Kep30112004.pdf), 03.09.2008

TCDD tarafından demiryolu pazarını açmak, AB müktesebatı ile uyumlu kanuni çerçeveyi oluşturmak ve TCDD'yi yeniden yapılandırmak amacıyla 4,2 Milyon Euro'luk kısmı AB tarafından karşılanan 4,7 milyon Euro değerindeki proje 2005 yılında yürürlüğe konulmuştur. Proje, Almanya ile Eşleştirme (Twinning), Hizmet Projesi ve Finansal Yönetim Bilgi Sistemi (Financial Management Information System FMIS) olmak üzere üç bölümden oluşur.

Eşleştirme (Twinning) Projesi Şubat 2005- Ekim 2006 tarihleri arasında Ulaştırma Bakanlığı, TCDD ve Alman Demiryolları'nın işbirliği ile gerçekleştirilmiştir. Eşleştirme Projesi, kanun ve yönetmelik taslaklarının nihai şekillerinin bir paket halinde proje liderleri tarafından 25.01.2007 tarihinde onaylanmasıyla tamamlanmıştır.<sup>276</sup>

Projenin amaçları:

- Demiryolu sektöründe AB müktesebatı ile uyumlu hukuki ve yapısal çerçeveyi oluşturmak
- TCDD ile hükümet arasında müktesebatın gerekliliklerini yerine getirecek kalıcı bir finansal ilişkiyi oluşturmak
- Hizmet projesi ve Finansal Yönetim Bilgi Sistemi'ni (FMIS) geliştirmek ve gerçekleştirmek
- Finansal performansı (kar ve zararı) ölçmek ve denetlemek, sistemin işlemesi için gerekli bilgi teknolojisi platformunu sağlamaktır.

Proje aynı zamanda,

- Ticari şartlarda seçilebilir olmak ve bilgilerini arttırmak için TCDD yöneticilerinin eğitilmesi
- Çalışanların kapasite gelişimi, eğitim programları ve bütçeleri için teklifler hazırlaması
- Yeni iş birimlerine aktarılacak çalışan ve kaynakların ve bu personelin hareketliliğinin belirlenmesi
- İş birimleri ve yönetimlerinin amaç ve hedeflerinin belirlenmesi

---

<sup>276</sup> [www.tcdd.gov.tr/kurumsal/apk/yy.pdf](http://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/apk/yy.pdf), 03.09.2008



- İş birimlerinin bütçelerinin ve 5 yıllık hareket planlarının belirlenmesi
  - TCDD ve hükümet arasında Kamu Hizmet Anlaşmalarının belirlenmesi ve taslak anlaşmalar hazırlanması
  - Hizmetler arası birbirine aktarılamayan fonlar prensibi ile altyapı, işletme Kamu Hizmet Yükümlülükleri için ayrı hesaplar tanımlanması
- konularını da içerir.

TCDD Genel Müdürlüğünün yeniden yapılandırılması amacıyla Dünya Bankası Ülke Yardım Stratejisi (Country Assistance Strategy CAS) Kredilendirme Programı kapsamında, 184.7 milyon dolar tutarında kredi, 09.06.2005 tarihinde onaylanmıştır. 30.09.2009 tarihinde sona erecek olan Dünya Bankası Ülke Yardım Stratejisi Programından, personel maliyetlerini azaltmaya yönelik sinyalizasyon projeleri, bilgi iletişim alt yapısının kurulması için gereken yatırımlar ve yeniden yapılandırma kapsamında gerçekleşecek emeklilikler için ihtiyaç duyulan kaynağın karşılanması planlanmıştır.<sup>277</sup>

Yeniden Yapılandırma Programının temel amaçlarından birisi de özel sektör kaynaklarından azami oranda yararlanılması ve TCDD'nin özel sektöre açılmasıdır. Bu çerçevede TCDD'nin çeken ve çekilen araç bakım onarım tesislerinin özel sektöre devri planlanmaktadır.<sup>278</sup> İmalat ve büyük bakım onarımların yapıldığı TCDD'ye bağlı üç ortaklık 1986 yılından itibaren KİT statüsüne alınmıştır. Bağlı ortaklıklar bağımsız görünmekle beraber sipariş açısından TCDD'ye bağımlıdır. Aşırı istihdam, ihracata yönelik bir organizasyon yapısına sahip olmamaları ve kararlarını bağımsızca alamamaları nedeniyle atıl vaziyette bulunmaktadır. Depo seviyesindeki bakım-onarımlar için kurulmuş ve şebekenin tümüne yayılmış 99 depo ve atölye yine sadece TCDD'ye hizmet verdiği için atıl vaziyettedir. Öncelikle atölyelerden başlamak üzere, TCDD'nin tüm imalat ve bakım onarım tesislerinin özel sektöre açılması planlanmaktadır.

Büyük kapsamlı bakım onarımlar dışında özellikle 99 depo ve atölyenin kiralama veya iş bazında kontratlar yapılarak yöre yan sanayine açılması, bu depo ve

<sup>277</sup> <http://www.worldbank.org/projects>, 03.09.2008

<sup>278</sup> <http://www.dpt.gov.tr/bgyu/ouk/ukp2.pdf>, 03.09.2008

atölyelerin vagon ve lokomotif bakım onarımı yanında diğer iş alanlarında kullanılması, yöredeki gençlerin belirli bir eğitim programından geçirilerek buralarda istihdam edilmesi demiryollarının bölgesel gelişmeye katkı yapmasını sağlayacaktır. Ayrıca, bu açılım TCDD'nin bakım onarım ihtiyaçlarının daha esnek ve daha düşük fiyatlarla karşılanmasını da temin edecektir.<sup>279</sup>

### 3.3.1. Yeni Türk Demiryolu Sektörü'nün Yeni Yapısı

16.01.2008 tarihinde TCDD Genel Müdürlüğü bünyesinde oluşturulan Yeniden Yapılanma Komisyonu çalışmaları kapsamında 14.07.2008 tarihinde TCDD Kanunu Tasarısı ve Genel Demiryolu Kanunu Tasarısı yayınlanmıştır. AB müktesebatının demiryolu ile ilgili bölümleri incelenmiş ve Türk mevzuatı ile karşılaştırmalar yapılmıştır. Yeniden yapılanma sürecini yaşamış olan kamu kurum ve kuruluşu yöneticilerinin görüş ve önerileri alınmış ve Avrupa ölçeğinde, yeniden yapılanma süreci geçiren ülkelerin tercih ettikleri modeller üzerinde incelemeler yapılmıştır.

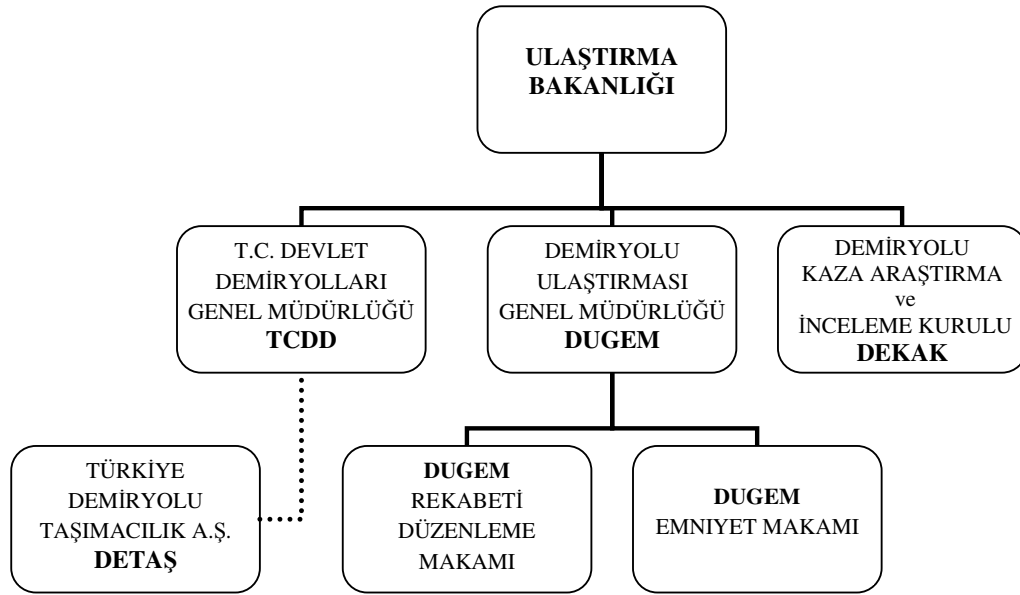
İngiltere, İsveç, Hollanda ve İspanya'da başarı ile uygulanan ayrışık model Romanya ve Bulgaristan'da çok başarılı olamamıştır. Bu modelde altyapı işletmeciliği ile tren işletmeciliğinin örgütlenme şekli kurumsal olarak tamamen ayrı iki tüzel kişilik şeklindedir ve idari ve mali açıdan özerktir.

Demiryolu ulaşımı çok gelişmiş Almanya, İtalya ve Avusturya ile demiryolu ulaşımı az gelişmiş Polonya, Macaristan, Çek Cumhuriyeti ve Yunanistan bütünleşik modeli tercih eden ülkelerdir. Altyapı işletmeciliği ve tren işletmeciliği bu modelde tek çatı altında iki ayrı tüzel kişilik şeklinde örgütlenmiştir. İşletmeler yine idari ve mali açıdan özerktir. Bütünleşik modelin işletme emniyetinin ve koordinasyonun sağlanması, kapasitenin optimum kullanımı, kaliteli ve sürekli hizmet verilmesi ve kamu yükü açısından daha iyi sonuçlar verdiği görülmüştür. Demiryollarının yeni rekabete açıldığı dönemde, özellikle emniyetli, kaliteli ve sürekli hizmet verilmesi daha önemli olduğundan bütünleşik model tercih edilmektedir.

<sup>279</sup> <http://www.dpt.gov.tr/bgyu/ouk/ukp2.pdf>, 03.09.2008

Daha önce yeniden yapılanma süreci yaşayan ülkelerin izlediği yol olan, AB müktesebatının tam ve eksiksiz uygulanabilmesi için bir geçiş dönemi göz önünde tutulmuş ve ara model belirlenmiştir. Böylelikle tüm yeniden yapılanma operasyonlarında meydana gelen uyumsuz sorunların mümkün olduğu kadar sancısız geçirilmesi hedeflenmiştir. Yapılacak düzenlemelerle altyapı işletmeciliği ile tren işletmeciliğinin yakın bir gelecekte birbirinden tam olarak ayrılmasının sağlanması yöntemi tercih edilmiştir.<sup>280</sup>

**Şekil 2: Yeni Türk Demiryolu Sektörü**



Mevcut TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün yeniden yapılandırılarak, altyapı işletmeciliğinden sorumlu TCDD Genel Müdürlüğüne dönüştürülmesi öngörülmektedir. Altyapı işletmesi yeni demiryolu hattı kurma, bakım ve onarımını yapma, demiryolu trafiğini düzenleme, hat tahsisi yapma, ücret tarifesi belirleme ve tahsil etme görev ve yetkilerine sahip özel veya kamu işletmesidir. Kamu işletmecileri için yeni hat ve iyileştirme bedellerinin tamamı, altyapı bakım ve onarım bedellerinin büyük bir kısmı devlet tarafından karşılanır.

<sup>280</sup> AB Müktesebatına Göre Türk Demiryolu Sektörünün Yeniden Yapılandırılması, <http://www.tcdd.gov.tr>, 03.09.2008

Tren işletmeciliği faaliyetlerini yürütmek üzere, bağlı ortaklık şeklinde bir tren işletmesi kurulması öngörülmüştür. Kamu tren işletmesi konumundaki DETAŞ yapısı bakımından kamu altyapı yöneticisi TCDD'nin bağlı ortaklığı olacaktır. DETAŞ'ın görevleri, yük, yolcu ve kombine taşımacılık yapmak, taşımacılıkla ilgili lojistik hizmetleri yürütmek ile çeken-çekilen araçları temin etmek ve bakım-onarımını yapmaktır.

Kendine ait araç ve personel ile yük ve yolcu taşımacılığı yapan özel veya kamu tren işletmeleri, altyapı kullanım ücretlerini hat sahibi işletmeye öder. Kamu hizmeti niteliğindeki yolcu taşımacılığı devlet tarafından sübvansiyon edilebilir. Yük taşımacılığında devlet sübvansiyonu yoktur. Ticari ve kamu yolcu taşımacılığı ile yük taşımacılığı muhasebesinin ayrı tutulması zorunluluğu bulunmaktadır.<sup>281</sup>

Ulaştırma Bakanlığı'nın ana hizmet birimi olan Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü'ne benzer biçimde, Demiryolu Ulaştırması Genel Müdürlüğü kurulmasının uygun olacağı düşünülmüştür. Bakanlığın ana hizmet birimi DUGEM, demiryolu sektöründe en büyük otorite konumunda olacaktır. Kuruluşun sorumluluğu, uluslararası ilişkilerde bulunmak, emniyet, lisans ve rekabeti düzenlemektir.

AB mevzuatının gereklilikleri olarak DUGEM organları

a. Demiryolu Rekabetini Düzenleme Makamı; altyapı işletmeleri ile tren işletmelerinden ayrı tüzel kişiliğe sahip olmalıdır. Amacı demiryolu sektöründe serbest erişimi ve adil rekabeti sağlamak olan makamın görevi, altyapı yöneticileri ile tren işletmecileri arasında çıkabilecek uyuşmazlıkları çözmektir.

b. Demiryolu Emniyet Makamı; işlevsel olarak Demiryolu Rekabetini Düzenleme Makamından bağımsız olmalıdır ve altyapı işletmeleri ile tren işletmelerinden ayrı tüzel kişiliğe sahip olmalıdır. Demiryolu altyapısı, trafiği ve tren işletmeciliği ile ilgili her türlü emniyeti iyileştirmek amacıyla kurulacak makamın görevleri:

- Emniyeti düzenlemek ve denetlemek.

<sup>281</sup> AB Müktesebatına Göre Türk Demiryolu Sektörünün Yeniden Yapılandırılması, <http://www.tcdd.gov.tr>, 03.09.2008

- Emniyet Yetki Belgesi, Emniyet Sertifikası ve lisans vermek.
- Araç ve altyapının hizmete alınmasına izin vermek (ruhsatlandırmak).
- Araçları kayıt altına almaktır.

Demiryolu Kazalarını Araştırma Kurulu DEKAK, işlevsel olarak Demiryolu Emniyet Makamından bağımsız olmalı ve altyapı işletmeleri ile tren işletmelerinden ayrı tüzel kişiliğe sahip olmalıdır. Kurul, Bakan tarafından atanacak 3 Öğretim Görevlisi, Hazineden üst düzey 1 temsilci, TCDD üst düzey görev yapmış 1 kişiden oluşacaktır. Kaza ve olayları raporlayarak, tekrarlanmaması için tavsiyelerde bulunma yetkisine sahip olacak kurulun görevi, kazaya yol açacak olayları incelemek ve kazadan sonra nedenlerini araştırmaktır.<sup>282</sup>

### 3.3.2. Türkiye’de Demiryolu Projeleri

Demiryolu ağı ve işletmesinin durumunun, karayoluna yönelmeye neden olduğu bilindiğinden, bu dengeyi değiştirmek için politikalar uygulamaya konulmuştur. 2002 yılında Ulaştırma Bakanlığı demiryolu yolcu taşımacılığı payını %45, yük taşımacılığında %20’ye çıkarma hedefi belirlemiştir. Bu amaca ulaşmak için önemli bir araç demiryolu ağını genişletmek ve geliştirmektir. Planlara göre 938 km yeni hat eklenecek ve mevcut hatların 1,000 km’si yenilenecektir.

Türkiye’nin en önemli demiryolu projelerinden biri olan Marmaray, İstanbul Boğazı altından geçen demiryolu tüneli ile Avrupa ve Asya kıtalarını birbirine bağlayacaktır. Proje Avrupa Yatırım Bankası (European Investment Bank EIB) ve Japon Uluslararası İşbirliği Bankası (Japanese Bank for International Cooperation JBIC) tarafından finanse edilmektedir.<sup>283</sup> 440 demiryolu aracı Avrupa’da Halkalı ile Asya’da Gebze arasında 76 km’lik hatta işleyerek, aradaki ulaşım zamanını oldukça kısaltacak ve saatte 75.000 yolcu ile kentin büyüyen trafik sorununu çözmeye katkı sağlayacaktır.<sup>284</sup> Nisan 2009’da bitmesi planlanan proje, hava kalitesini arttırıp,

<sup>282</sup> AB Müktesebatına Göre Türk Demiryolu Sektörünün Yeniden Yapılandırılması, <http://www.tcdd.gov.tr>, 03.09.2008

<sup>283</sup> <http://www.marmaray.com/turkish/general.html>, 14.08.2008

<sup>284</sup> <http://www.marmaray.com/turkish/technical.html>, 14.08.2008

gürültü kirliliğini azaltırken; enerji etkinliğini arttırıp CO<sub>2</sub> salımını azaltarak küresel ısınmayı önlemeye de yardımcı olacaktır.<sup>285</sup> Marmaray tamamlanınca İstanbul'da Raylı Sistemlerin ulaşımında %7 olan taşıma payı %28 olacaktır.<sup>286</sup>

Batı ülkelerinde olduğu gibi ülkemizde de hızlı trenler vasıtasıyla, demiryollarında, hızların 300 km/saat'e çıkarılması planlanmıştır. Bu hızların uygulanabildiği yüksek hızlı demiryolları, 400-600 km. uzaklıklar için, kent merkezinden kent merkezine ulaşım süresi açısından ve aynı gün içinde başka bir kente gidip çalışma saatlerini orada geçirdikten sonra geri dönme olanağını vermesiyle, karayollarına hatta havayollarına göre net bir üstünlük sağlamaktadır. Avrupa yüksek hızlı demiryolu ağının iki ayrı koridor üzerinden Türkiye'ye bağlanması öngörülmektedir. Türkiye içinde bu hattın demir yollarımızın belkemiği niteliğinde ana eksen olmak üzere Sımr-İstanbul-Ankara-Sivas üzerinden doğuya ve güney doğuya doğru uzaması gündeme gelecektir. Bu hat, aynı zamanda Avrupa-Asya transit geçişi üzerinde bulunması nedeniyle özel önem kazanacaktır.<sup>287</sup>

Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi, Ankara-İstanbul arasındaki mevcut hattan bağımsız, 250 km/saat hıza uygun, tamamı elektrikli ve sinyalli toplam 533 km çift hatlı demiryolu yapımını içermektedir. Projenin amacı, Ankara ve İstanbul arasında hızlı, konforlu, güvenli bir ulaşım imkanı yaratmak, seyahat süresinin azaltmak ve yolcu taşımacılığında yaklaşık %10 olan demiryolu payını %78'e çıkartmaktır.<sup>288</sup> Demiryolu ile ortalama 7 saat, karayolu ile 5-6 saat, havayolu ile merkezden merkeze ve servis araçlarını kullanmak koşuluyla 3-4 saatlik Ankara-İstanbul hattı 3 saate inecektir. Projenin tamamlanması ile Türkiye yüksek hızlı tren işletmeciliği yapan Avrupa'da 6ncı, dünyada 8inci ülke olacaktır.

Doğu - Batı koridorunun en önemli halkasını oluşturan Ankara-Sivas demiryolu hattının mevcut hatta göre yaklaşık 136 km kısaltılması ve standartlarının yükseltilmesi ile birlikte yük ve yolcu taşımacılığı kapasitesinin artırılması

---

<sup>285</sup> Ülgen, S., s: 132

<sup>286</sup> <http://www.ubak.gov.tr/ubak/tr/proje.php>, 14.08.2008

<sup>287</sup> Safel, R.

<sup>288</sup> <http://www.tcdd.gov.tr/genel/ankisthizliproje.htm>, 14.08.2008

amaçlanmıştır. Bu proje ile Ankara-Sivas arası 602 km' den 466 km'ye düşürülerek, 12 saat olan seyahat süresi 3 saate inecektir. Proje ile eş zamanlı olarak Doğu-Batı koridorunun yapım işlerinin sağlıklı bir şekilde gerçekleştirilmesi için Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars demiryolu hattının yüksek standartta 250 km hıza göre etüt projesi planlanmıştır.<sup>289</sup>

Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi'nden sonra Ankara-Konya Hızlı Tren Projesinin de tamamlanması ile birlikte Ankara-Konya arasındaki 10 saat 30 dakikalık seyahat süresi 1 saat 15 dakikaya, İstanbul-Konya arasındaki 12 saat 25 dakikalık seyahat süresi 3 saat 30 dakikaya inecektir. Toplam 306 km'lik hattın, 94 km'lik kesimi Ankara-Polatlı arasındaki inşaatı devam etmekte olan Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesinde yer almaktadır. Projenin 2 kesimli olarak yürütülen altyapı inşaat işlerinin 2008 yılı içerisinde, üstyapı ve elektromekanik sistemlerin 2008-2009 yıllarında tamamlanması planlanmıştır.<sup>290</sup>

Ankara-İzmir Demiryolu Projesi ile Ege Bölgesinin, İç Anadolu, Doğu Anadolu ve Güney Doğu Anadolu bölgesine yüksek standartlı bir demiryolu hattı ile bağlanması hedeflenmiştir. Mevcut durumda Ankara-İzmir arasındaki 824 km mesafe, 14 saat sürmektedir. Bu sayede Ankara-İzmir arası Manisa üzerinden 658 km ve seyahat süresi 3 saat 50 dakika, Kemalpaşa üzerinden ise 621 km ve seyahat süresi 3 saat 20 dakika'ya inecektir.<sup>291</sup>

Türkiye, Gürcistan ve Azerbaycan arasında doğrudan demiryolu bağlantısını sağlayacak olan 180 km'lik Bakü-Tiflis-Kars projesinin 76 km'si Türkiye, 29 km'si Gürcistan, 80 km'si ise Azerbaycan sınırları içinde yer almaktadır. BTK demiryolu hattının Gürcistan bölümünün temeli 21 Kasım 2007'de, Türkiye bölümünün temeli ise 24 Temmuz 2008 tarihinde atılmıştır. Türkiye-Gürcistan arasında yapılacak hat, Azerbaycan'da onarılacak mevcut hatta bağlanacaktır. Projenin 2011 yılında tamamlanması öngörülürken, ilk aşamada bu güzergahta yılda 1 milyon yolcu ve 6

---

<sup>289</sup> <http://www.ubak.gov.tr/ubak/tr/proje.php>, 14.08.2008

<sup>290</sup> <http://www.tcdd.gov.tr/genel/ankkonyahizliproje.htm>, 14.08.2008

<sup>291</sup> <http://www.ubak.gov.tr/ubak/tr/proje.php>, 14.08.2008

milyon 500 bin ton yük taşınması, 2034'de bu rakamların 3 milyon yolcu ve 17 milyon ton yük düzeyine ulaşması beklenmektedir.<sup>292</sup>

Demiryolları, yatırım yapılmadığı için 60 yıldır, bazı hatlarda 100 yıldır yenilenmemiş ve dolayısıyla trenlerin hızları düşürülmüştür. Bu nedenle, yol yenileme çalışmaları, hızlı tren projeleri kadar önem arz etmektedir. Yenileme yapıldığı takdirde, trenler ortalama 55 km/saat hızdan 100 km/saat hıza ulaşabilecek duruma gelecektir. 2003 yılından itibaren Kardemir'de ray üretimi sağlanarak, Ankara-İstanbul, Bandırma-İzmir ve Adana-Mersin hatlarının yenileme çalışmaları bitirilmiştir.

TCDD çeken araç parkının %50'si teknik ve ekonomik ömrünü tamamlarken, yolcu vagonlarının %42'si, yük vagonlarının ise %35'i uluslararası standartların altında kalmıştır. Ülkemiz iklim koşullarına uygun hale getirmek ve müşteri memnuniyetini artırmak amacıyla ilk etapta 300 yolcu vagonu klimalı hale getirilecektir.<sup>293</sup>

Demiryollarının organize sanayi bölgelerine uzanması planlanmaktadır. Sincan (Ankara) ve Gaziantep organize sanayi bölgeleri demiryolu bağlantılar tamamlanmış olup, Manisa ve Konya bağlantıları yapılacaktır.

TEN-T yönergelerini (1692/96/EC) kullanarak Türkiye için Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (IPA) ile birlikte Ulaşım Altyapı İhtiyaçları Değerlendirmesi (Transportation Infrastructure Needs Assessment - TINA) teknik destek projesi hazırlanmıştır. Bu projenin amacı Türkiye'de çoklu model ulaşım ağı geliştirmek ve bütün Avrupa'da sürdürülebilir hareket serbestisini sağlamak amacıyla AB'nin TEN-T projesini aday ülkelere yaymak için gereken altyapı ihtiyaçlarını belirlemektir. Proje, Türkiye ve AB Ülkelerini bağlayacak ulaşım altyapısının detaylarını TEN-T kriterlerine göre proje öncelikleri ve 2020 yılı için trafik tahminlerini içerir. Gelecek TEN-T ağları için demiryolu hatları ve liman yapımına öncelik verilmiştir.<sup>294</sup>

<sup>292</sup> <http://www.dlh.gov.tr/dlh/dlh-anasayfa1>, 24.07.2008

<sup>293</sup> <http://www.ubak.gov.tr/ubak/tr/proje.php>, 14.08.2008

<sup>294</sup> Ülgen, S., s: 132



#### 4. Türk Denizyolu Taşımacılığı

Üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye'nin 8.300 km'lik kıyı şeridi bulunmaktadır. İstanbul ve Çanakkale Boğazları, uluslararası denizcilik taşımacılığında ciddi bir potansiyele sahiptir. Boğazların aynı zamanda jeopolitik bir önemi bulunmaktadır. Coğrafi olarak Türkiye, ticaret bölgelerinin batıdan doğuya, güneyden kuzeye köprülenmesi açısından, transit ticaret için önemli bir konumda yer almaktadır.

##### 4.1. Türkiye'de Limanlar

Türkiye'de 143 liman ve iskele, ayrıca 22 dolum tesisi bulunmaktadır. Geleneksel olarak TCDD tarafından işletilen Türkiye'nin en büyük limanlarında, Türkiye kıyılarında işlenen toplam yükün beşte biri, konteyner miktarının da yaklaşık üçte ikisi işlenmektedir. Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin (TDİ) altyapı sahipliğini sürdürdüğü 13 liman, işletme hakkı devri ile özelleştirilmiştir. Çoğunluğu Marmara Bölgesinde olmak üzere, özel sektöre ait 122 liman bulunmaktadır. Bunun dışında kalan 31 liman ve iskele, belediyeler, sanayi kuruluşları veya diğer özel sektör kuruluşları tarafından işletilmektedir.<sup>295</sup>

**Tablo 21: Türk Liman İşletmeleri**

	Özel	Kamu	Diğer*
<b>Karadeniz</b>	17	2	13
<b>Marmara</b>	61	5	10
<b>Ege</b>	22	1	6
<b>Akdeniz</b>	22	4	2
<b>Toplam</b>	<b>122</b>	<b>12</b>	<b>31</b>

\* Belediyeler, sanayi kuruluşları ve diğer özel sektör kuruluşları

Kaynak: <http://www.denizticaretodasi.org/detoportal/Portals/Documents/sectorreport2006.pdf>, 03.09.2008

Türk limanlarında işlenen yük miktarı AB'nin Akdeniz'deki limanlarıyla karşılaştırıldığında düşük seviyede kalmaktadır. Fransa limanlarında her yıl 345 milyon ton yükleme boşaltma yapılırken<sup>296</sup> 2006 yılında Türk limanlarında işlenen

<sup>295</sup> <http://www.dpt.gov.tr/bgyu/ouk/ukp2.pdf>, 03.09.2008

<sup>296</sup> Ülgen, S., s: 173

240 milyon ton yük toplam kapasitenin altındadır.<sup>297</sup> Atıl kapasite, transit ve kabotaj nakliyeciliği için kullanılabilir.

Türk limanlarının toplam yükleme boşaltma kapasitesi, birkaç limanda yoğunlaşmıştır. 2006 verilerine göre, TCDD limanları içinde, İzmir'in payı %44,81, Mersin'in %34,02 ve Haydarpaşa'nın %21,14'tür. Liman yatırımlarının gecikmesi, yük trafiğinin diğer liman ve iskelelere dağılmasına neden olmaktadır. Toplamda işlenen yük miktarı değişmese de, liman başına düşen miktar azalmaktadır.<sup>298</sup>

Coğrafi nedenler haricinde, işletme verimliliği, maliyet, uygunluk ve iç noktalara etkin bağlantılar da gemileri belirgin limanlara çekmektedir. Türkiye'de limanların etkinliğinde ana problem, devlet limanlarında karşılaşılan bürokrasidir. Liman gelirleri, geliştirme projelerinde yatırım olarak kullanılmak yerine, çoğunlukla kar getirmeyen demiryolu projelerine aktarılmıştır. Bu limanlar aynı zamanda fiziki altyapı ve insan kaynakları açısından da yatırım eksikliği çelmektedir. Bazı TCDD limanlarının demiryolu bağlantıları bulunmamaktadır. Özelleştirilen limanlar, devlet yatırım eksikliği ile yüz yüze kalmıştır. Limanların fiziki altyapı yatırımları, özel sahipleri tarafından üstlenilmek zorunda bırakılmıştır.

Türk limanlarının teknik yetersizlikleri nedeniyle transit taşımacılıktaki payları komşu limanlara göre çok geridedir. Örneğin Türkiye'ye gelen ithalat mallarının çoğu ilk olarak, büyük konteyner gemilerinin boşaltılıp, yükün daha küçük gemilere aktarıldığı Pire Limanı'ndan geçer.<sup>299</sup>

Türk limanlarının eğitimli personel eksikliği, liman sahasının etkin kullanılmaması, maliyetten yola çıkan liman tarifelerinin olmaması, özendirici aktivite eksikliği ve yetersiz liman pazarlama çabaları gibi yönetsel problemleri bulunmaktadır. Liman hizmetleriyle ilgili yasal düzenlemelerin karmaşık ve yetersizdir. Limanlarda bağlantı yolları ile demiryolunun bulunmaması ve kirliliği önleyici donanım eksikliği fiziksel ve teknik sorunlardır.

---

<sup>297</sup> <http://www.denizticaretodasi.org/detportal/Portals/Documents/sectorreport2006.pdf>, 03.09.2008

<sup>298</sup> <http://www.dpt.gov.tr/bgyu/ouk/ukp2.pdf>, 03.09.2008

<sup>299</sup> Ülgen, S., s: 173

Fiziksel sınırlamaların yanında, Türk yasal çerçevesi de, uzun zaman alan bürokratik prosedürlerden dolayı, kabotaj ve transit taşımacılığın büyümesini engellemektedir. Transit taşıyıcılar ve kabotaj taşıyıcıları için bürokratik süreç ve yükleme boşaltma bir hafta kadar sürebilirken, bu süre Rotterdam ve Dubai gibi noktalarda birkaç saat veya en fazla birkaç gündür.<sup>300</sup>

#### **4.1.1. Özelleştirilen TDİ Limanları**

Tekirdağ, Hopa, Giresun, Ordu, Sinop ve Rize Limanları'nın 30 yıllık işletme hakkı, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun (ÖYK) 07.04.1997 tarih ve 97/13 sayılı kararıyla özel sektöre devredilmiştir. Antalya Limanı 1998 yılında özelleştirilmiştir. 2000 yılında özelleştirilen Alanya Limanı'nın devri aynı yıl içinde, Marmaris Limanı'nın devri ise 2001 yılında gerçekleştirilmiştir. Çeşme, Kuşadası, Trabzon ve Dikili Limanlar 2003 yılında özelleştirilmiştir. Güllük, Gökçeada, Kabatepe, Çanakkale ve Lapseki limanları TDİ tarafından işletilmeye devam etmektedir.<sup>301</sup>

#### **4.1.2. TCDD Limanlarının Özelleştirilmesi**

Demiryolu bağlantısı bulunan Türkiye'nin en büyük 7 limanı: Bandırma, Derince, Haydarpaşa, İskenderun, İzmir, Mersin ve Samsun limanları, TCDD tarafından işletilmektedir. Mersin Limanı'nın özelleştirilme süreci 11.05.2007 tarihinde imtiyaz sözleşmesi imzalanarak tamamlanmıştır. İskenderun Limanı'nın özelleştirilmesine ilişkin ihale, 06.02.2007 tarih ve 2007/09 sayılı ÖYK kararı ile iptal edilmiştir.

İzmir Limanı'nın devrine ilişkin ÖYK kararı 04.07.2007 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu 03.03.2008 tarihinde, İzmir Limanı'nın özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale ile ihaleyi sonuçlandıran ÖYK kararının yürütmesini durdurmuştur.

---

<sup>300</sup> Ülgen, S., s: 176-177

<sup>301</sup> <http://www.denizticaretodasi.org/detoportal/Portals/Documents/sectorreport2006.pdf>, 03.09.2008

Derince Limanı'nın özelleştirme ihalesi 12.09.2007 tarihinde gerçekleştirilmiş olup yasal süreç devam etmektedir. Samsun ve Bandırma limanlarının 36 yıl süreyle işletme hakkının devredilmesine ilişkin ihaleler 12.05.2008 tarihinde yapılmıştır. Rekabet Kurumu 04.07.2008 tarihinde Bandırma limanının özelleştirmesine onay vermiştir.<sup>302</sup>

#### **4.1.3. Denizyolu Taşımacılığında Fiyatlandırma**

Türk limanları navlun vergisi, yükleme vergisi, pilotaj, rıhtım vergisi gibi farklı adlar altında birçok ücret tahsil etmektedir. Türk liman hizmetleri için ücret tarifesi, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği (VDAD) tarafından her hizmet tipi ve liman için ayrı olarak belirlenmiştir. Devlet limanları, Türk ve yabancı bayraklı gemilere, Türk Bayraklı gemilerin lehine farklı tarifeler uygulamaktadır. 2007 tarifesine göre Türk bayraklı gemilere oranla yabancı bayraklı gemilerden yaklaşık 2 kat fazla ücret alınmaktadır.<sup>303</sup>

#### **4.2. Türk Denizcilik Pazarı**

##### **4.2.1. Türk Gemi Sicili**

Türkiye'de Milli Gemi Sicili ve Türk Uluslararası Gemi Sicili olmak üzere iki tür gemi tescil şekli bulunmaktadır. Milli Gemi Sicili, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun 839 ve diğer maddelerinde öngörülen gemi sicilini; Türk Uluslararası Gemi Sicili ise 4490 sayılı Kanun uyarınca oluşturulan gemi sicilini ifade eder.<sup>304</sup>

Milli Gemi Siciline tescil edilen deniz araçları 02.07.1964 tarih ve 492 sayılı Harçlar Kanunu, Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilenler ise 21.12.1999 tarih ve 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicil Kanunu'nda düzenlenen mali hükümlere tabidir. Milli Gemi Sicili için 18 GT ve üzeri, Türk Uluslararası Gemi Sicili için 50 GT ve üzeri olması şartı aranır.

<sup>302</sup> <http://www.rekabet.gov.tr/index.php?Sayfa=karakararliste>, 03.09.2008

<sup>303</sup> Ülgen, S., s: 175

<sup>304</sup> <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/1107.html>, 14.08.2008

Türk vatandaşları ve Türkiye'de ikamet eden yabancı uyruklu kişiler ile Türkiye'de Türk mevzuatına göre kurulmuş şirketlere ait gemiler ve yatlar, Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil ettirilebilir. Yurt dışından finansal kiralama yoluyla temin edilecek gemiler ve yatlar, Türk Uluslararası Gemi Sicilinin özel bir sütununa kaydedilir.

Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilen gemilerde ve yatlarda, donatanın yabancı veya Türk olmasına bakılmaksızın kaptanın Türk vatandaşı olması esastır. Donatanın Türk olması halinde ise ayrıca diğer gemi ve yat personel sayısının en az %51'i için Türk vatandaşı olma şartı aranır.

4490 sayılı Kanun uyarınca Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilen gemiler ve yatlar Türk Bayrağı çeker ve milli mevzuatla tanınmış olan haklardan yararlanır. Türk Bayrağının çekilmesine ilişkin hakların ihlalinde Türk Ticaret Kanunu ve diğer ilgili mevzuat hükümleri uygulanır. Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olmayan gemiler ve yatlar, Kabotaj Kanunu hükümlerinden yararlanamaz.<sup>305</sup>

Türkiye'de faaliyet gösteren 10.820 gemiden 1.057'si Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne, 9.763'ü ise Türk Milli Gemi Sicili'ne kayıtlıdır. Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne kayıtlı 4.62 milyon GT'luk 1.057 adet gemi toplam 6.78 milyon DWT taşıma kapasitesine sahiptir. Türk Milli Gemi Sicili'ne kayıtlı 1,09 milyon GT'luk 9.763 geminin 561 bin DWT taşıma kapasitesi bulunmaktadır.

**Tablo 22: Türk Milli Gemi Sicili ve Uluslararası Gemi Siciline Kayıtlı Gemiler**

	<b>Adet</b>	<b>GT</b>	<b>DWT</b>
<b>Türk Milli Gemi Sicili</b>	9.763	1.091.115	560.995
<b>Türk Uluslararası Gemi Sicili</b>	1.057	4.624.082	6.759.899
<b>Toplam</b>	<b>10.820</b>	<b>5.715.197</b>	<b>7.320.894</b>

Kaynak: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Gemi Sicil İstatistikleri, [www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik\\_dosyalar/2007%20Slo/gros\\_cins-10-Tumu.pdf](http://www.denizcilik.gov.tr/tr/istatistik/istatistik_dosyalar/2007%20Slo/gros_cins-10-Tumu.pdf), 14.8.2008

<sup>305</sup> <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/1107.html>, 14.08.2008

1.000 GT ve üzerindeki gemiler değerlendirmeye alındığında, Türk ticaret filosunun %45'i yabancı bayraklı gemilerden oluşmaktadır. Yabancı bayraklı gemilerin taşıma kapasitesi ise 3,6 milyon DWT ile %34,5 pay almaktadır.

**Tablo 23: Türk ve Yabancı Bayraklı Ticaret Filosu (1.000 GT ve üzeri)**

	<b>Sayı</b>	<b>Milyon DWT</b>
<b>Türk Bayraklı Gemiler</b>	432	6.844
<b>Yabancı Bayraklı Gemiler</b>	353	3.609
<b>Toplam</b>	<b>785</b>	<b>10.453</b>

Kaynak: EU Energy and Transport in Figures, s: 166

Türk gemileri emniyet ve güvenlik gerekliliklerini yerine getirmekte zorlandığı için Türkiye, Paris MoU'nun kara listesinde yer almıştır. Modern ve iyi donanımlı gemilere de aynı uygulama yapıldığı için, gemi sahipleri Türk Bayrağından vazgeçip, maliyetleri azaltma yolunu seçmiştir. Türk denizcilik şirketleri, alıkoyulmaktan kaçmak için yabancı bayrak sahibi olmayı tercih etmektedir.

Türk denizcilik filosunun dünya denizlerinde rekabet etmesinin önündeki diğer bir engel, yaşlı gemi sayısının fazla olmasıdır. 150 GT ve üzeri gemilerin yaş ortalaması 21,77'dir. Uluslararası sularda 20 yıl yüksek yaş olarak görüldüğünden, birçok Türk yatırımcı uluslararası pazarda rekabet etmekte zorluk çekmektedir. 01.01.2007 itibarı ile Türk ticari filosu dünyada 26ncı sırada yer almaktadır ve sadece %0,7 paya sahiptir. Komşumuz Yunanistan %5,4 pay ile 3., (Güney) Kıbrıs %3 pay ile 10. sırada yer almaktadır.<sup>306</sup>

#### **4.2.2. Paris MoU Liman Devleti Denetimi**

1999 yılından itibaren Paris MoU'nun Kara Listesi'nde yer alan Türk Bayrağı'nı Gri Liste'ye geçirmek için Denizcilik Müsteşarlığı, Bayrak Devleti Denetimleri'ni başlatarak, Avrupa limanlarına çıkacak Türk bayraklı gemilere ön survey uygulamaya başlamıştır. Ayrıca, 1997'de Akdeniz (MedMoU) ve 2000'de

<sup>306</sup> <http://www.denizticaretodasi.org/detoportal/Portals/Documents/sectorreport2006.pdf>, 03.09.2008

Karadeniz (Blacksea MoU) Memorandumları'na üye olan Türkiye, limanlarına gelen yabancı bayraklı gemi denetimlerini de arttırmıştır. 2003 yılında sadece 7 olan Liman Devleti Denetim Uzmanı sayısı 300'e yaklaşmış ve bu uzmanların görev yaptığı liman sayısı 21'e yükselmiştir. Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği 26.03.2006 tarihinde 26120 sayılı Resmi Gazete'de yayımlayarak yürürlüğe girmiştir.<sup>307</sup>

Türkiye, Paris MoU tarafından yayınlanan 2006 yılı raporunda Kara Liste'den Gri Liste'ye geçmiştir. 2005–2007 döneminde yapılan 1.862 denetim sonucu 128 Türk bayraklı gemi, çeşitli limanlarda alıkonmuştur. Üçer yıllık dönemler halinde yapılan değerlendirmelerde Türkiye 112 geminin altına düşerse Beyaz Liste'ye geçecektir. 149'dan fazla geminin alıkonmuş olması, tekrar Kara Liste'ye dönmemize sebep olacaktır.<sup>308</sup>

#### 4.2.3. Dış Ticaret - İhracat ve İthalat Nakliyesi

Dünyada ticaretinde yüklerinin %90'dan fazlası deniz yoluyla taşınmaktadır. 2006 yılında Türk dış ticaret hacminin %87,4'ü denizyolu ile taşınmıştır.<sup>309</sup> Aynı yıl, toplam deniz ticaretimiz içinde Türk Bayraklı gemilerin payı %20,9, yabancı bayraklı gemilerin payı ise %79,2 olmuştur. Yaklaşık 63 milyon ton ihracatımızın %15,4'ü (9,7 milyon ton) Türk Bayraklı gemilerle, %84,6'sı (53,2 milyon ton) yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır. 140 milyon tona yakın ithalatımız içinde Türk Bayraklı gemilerin payı %23,2 (32,4 milyon ton), yabancı bayraklı gemilerin payı %76,8 (107,5 milyon ton) olarak gerçekleşmiştir.

**Tablo 24: Dış Ticaretimizde Türk ve Yabancı Bayraklı Gemiler**

	İhracat (Ton)	İthalat (Ton)	Toplam
<b>Türk Bayraklı Gemiler</b>	9.691.009	32.398.022	42.089.031
<b>Yabancı Bayraklı Gemiler</b>	53.224.889	107.457.906	160.682.795
<b>Toplam</b>	<b>62.915.898</b>	<b>139.855.928</b>	<b>202.771.826</b>

Kaynak: <http://www.denizticaretodasi.org/detportal/Portals/Documents/sectorreport2006.pdf>, 03.09.2008

<sup>307</sup> <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/26881.html>, 14.08.2008

<sup>308</sup> [http://www.parismou.org/upload/anrep/PSC\\_annual\\_report\\_20071.pdf](http://www.parismou.org/upload/anrep/PSC_annual_report_20071.pdf), 09.09.2008

<sup>309</sup> <http://www.denizticaretodasi.org/detportal/Portals/Documents/sectorreport2006.pdf>, 03.09.2008

### 4.3. Yasal Çerçeve

Denizcilik mevzuatımız, on bakanlık, yirmi kadar kurum ve kuruluşların yetki alana giren 40 kanun, 78 tüzük ve 100'e yakın yönetmelikle idare edilmekte ve her kuruluş tarafından sahiplenilen denizciliğimiz, sorunlarının çözümünde sahipsiz kalmaktadır. Bu kadar çok birbiri içine geçmiş ve birbiriyle bu kadar çelişkili düzenleme, gerek dil ve gerekse içerik bakımından hayli eski ve bugünkü modern dünyanın şartlarına cevap veremeyecek durumdadır.<sup>310</sup>

#### 4.3.1. Uluslararası Kurallar ve Düzenlemeler

Denizcilik taşımacılığında emniyet ve güvenlik gibi genel uluslararası kurallar ve Uluslararası Denizcilik Organizasyonu (IMO) gibi uluslararası organizasyonların çatısı altında uyarlanmıştır. Devletler bu kuralları kendi ulusal düzenlemelerine uygun hale getirmektedir. Buna karşılık, rekabet ve pazara giriş gibi kurallar yerel otoriteler tarafından belirlenir.

Türkiye, 1958 yılından bu yana Uluslararası Denizcilik Organizasyonu (IMO) üyesidir. Türkiye, SOLAS 74 ve 45 karşılıklı anlaşma da dahil olmak üzere, denizcilik alanında işbirliğini adına birçok anlaşma imzalamıştır. AB Müktesebatının kabul edilmesi, Türkiye'nin SOLAS 78 ve 88 Protokolleri, Load Line 88 Protokolü ve MARPOL'u da içeren ek Uluslararası Denizcilik Organizasyonu (IMO) Konvansiyonlarında imza sahibi olmasını da gerektirecektir.

#### 4.3.2. Türkiye Denizlerinde Kabotaj

Aslı Fransızca bir kelime olan “cabotage” egemenlik anlamına gelir. Kabotaj konusunda ülkemizde temel mevzuatı, Kabotaj Kanunu, Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik, Gemi Sicili Mevzuatı, Yat Turizm Yönetmeliği ve Yabancıların Çalışma İzinleri Hakkında Kanun oluşturmaktadır.

---

<sup>310</sup> <http://ekutup.dpt.gov.tr/ab/uyum/c4a.pdf>, 09.9.2008



Bir devletin limanları arasında yük ve yolcu taşımacılığı yapma konusunda kabotaj hakkı, birçok devlette olduğu gibi Türkiye’de de milli bayraklı gemilere verilmiştir. 19.04.1926 tarih ve 815 sayılı Kabotaj Kanunu<sup>311</sup> yurtiçi deniz taşıma sektörünü yabancı girişinden korumayı amaçlamaktadır. Fakat bu korumacı yaklaşım, Türk gemilerinin diğer taşımacılık şekilleriyle rekabet edebilir hale gelmesini sağlamada yeterli olmamaktadır. Denizyolu kabotajı aynı mesafelerde karayolu taşımacılığı ile rekabet edecek konumda değildir. Karayolu taşımacılığıyla kıyaslandığında, yurtiçi denizyolu taşımacılığı, verimsiz gümrük düzenlemeleri ile daha pahalı ve zaman alıcı olarak görülmektedir.

#### **4.3.3. Gümrük İşlemleri**

Türk limanlarında gümrük işlemleri Avrupa limanlarına göre çok daha bürokratik ve zaman alıcıdır. Türk Limanlarında gümrük işlemlerinin tamamlanması için çok sayıda yetkilinin onayı gerekmektedir. Bu da neredeyse 1 haftalık bir bekleme süreci demektir ki başka yerlerdeki etkin limanlarda bu prosedürler 1–3 gün içerisinde tamamlanabilmektedir. Gümrük işlemlerinin ortalama süresi, ayrıca transit ticaretin gelişimi karşısında engel olarak durmaktadır.<sup>312</sup>

#### **4.4. İstanbul ve Çanakkale Boğazları**

İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazları, Karadeniz ülkelerinin Akdeniz’e çıkış kapısı olması ve Asya ile Avrupa arasında bir köprü vazifesi görmesi nedeni ile stratejik bir öneme sahiptir.

İstanbul Boğazı’nın uzunluğu 31 km, genişliği ortalama 1.500 metre, en dar yeri 700 metredir. Hızı saatte yer yer 7-8 km’ye varan karmaşık akıntıları ve Kandilli’de 45°, Yeniköy’de 80°’ye varan 12 keskin dönüş açıcı ile dar ve kıvrımlı bir yapıya sahiptir.

---

<sup>311</sup> <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/406.html>, 14.08.2008

<sup>312</sup> Ülgen, S., s: 178

Çanakkale Boğazı'nın uzunluğu 70 km olup, genişliği 1.300-2.000 metre arasında değişmektedir. Yapısı İstanbul Boğazı'na benzer. Nara Burnu'nda 80°'lik keskin bir dönüş noktası bulunmaktadır.

2006 yılında İstanbul Boğazı'ndan toplam 54.880, ortalama ayda 4.573, günde 150 gemi geçiş yapmıştır. Çanakkale Boğazı'ndan günde ortalama 135, ayda 4.076, toplam 48.915 gemi geçmiştir. İstanbul Boğazı'ndan 143.5 milyon ton, Çanakkale Boğazı'ndan 152.7 milyon ton tehlikeli madde taşınmıştır.

2007 yılı adrese dayalı nüfus kayıt sistemine göre İstanbul'un nüfusu 12.6 milyon'dur.<sup>313</sup> Günde 2 milyon kişi İstanbul Boğaz'ını deniz yoluyla geçmektedir. 2006 yılında İstanbul Boğazı'nda 33, Çanakkale Boğazı'nda 12 deniz kazası meydana gelmiştir.<sup>314</sup>

#### **4.4.1. Boğazlarda Büyük Deniz Kazaları**

1953 yılında, bir NATO tatbikatından dönen Dumlupınar Denizaltısı, Çanakkale Boğazı'nda Naboland adlı bir İsveç yük gemisiyle çarpışarak batmış ve 88 denizcimiz şehit olmuştur.

1966 yılında İstanbul Boğazı'nda Dolmabahçe açıklarında çarpışan iki Sovyet tankerinden denize sızan ince mazotun alev almasıyla Karaköy İşkelesi ve Kadıköy Vapuru yanmıştır.

1979 yılında İstanbul Haydarpaşa önlerinde bir Yunan şilebiyle çarpışan Independenta adlı Romen tankeri infilak edip yanmaya başlamış, yangın bir ay sürmüştür. Kaza sonucu 51 denizci ölmüş, 95 bin ton ham petrol denize akmış ve İstanbul Boğazı'nda trafik akışı aksamıştır.

---

<sup>313</sup> <http://tuikapp.tuik.gov.tr/adnksdagitimapp/adnks.zul>, 03.09.2008

<sup>314</sup> <http://www.denizticaretodasi.org/detoportal/Portals/Documents/sectorreport2006.pdf>, 03.09.2008

1991 yılında İstanbul Boğazı'nda koyun yüklü Lübnan bandıralı gemi ile Filipin bandıralı iki gemi çarpışmış, kazada 22.000 koyun boğaz sularına gömülmüştür.

#### **4.4.2. Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi**

İstanbul Boğazı (31 km), Çanakkale Boğazı (70 km) ve 224 km'lik Marmara Denizi'nden oluşan ve Türk Boğazları olarak tanımlanan toplam 325 km.lik bölge, yoğun ulusal ve uluslararası deniz trafiği nedeniyle can, mal ve çevre güvenliği bakımından büyük risklerle karşı karşıya bulunmaktadır. Artan tanker ve gemi trafiğini kontrol etmek, gemi seyir güvenliğini sağlamak ve çevreyi korumak amacıyla Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi (Vessel Traffic Management Information System) kurulmuştur. Her iki boğaz bölgesinde çalışmaları tamamlanan sistem 30.12.2003 tarihinde operasyonel olarak hizmete girmiştir.

#### **4.5. Seyrüsefer İzleme ve Kontrol Sistemleri**

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), gemilerin anlık olarak izlenmesi gereğinden yola çıkarak Otomatik Tanımlama Sistemi (Automatic Identification System - AIS) ile Uzak Mesafede Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi (Long Range Identification and Tracking - LRIT) sisteminin oluşturulmasına yönelik çalışmaların başlatmıştır. 2002/59/EC sayılı Direktif, Otomatik Tanımlama Sistemi'nin (AIS) kullanılması için AB üyesi ülkelerin 2007 yılı sonuna kadar uygun ekipman ve kıyı tesisleri ile kendilerini donatmalarına yönelik tüm tedbirleri almalarını zorunlu kılmıştır.<sup>315</sup>

Türkiye, Otomatik Tanımlama Sistemini (AIS) 09.07.2007 tarihinde hizmete açmıştır. Sistem, gemilerde bulunan AIS cihazlarının yanı sıra, tüm Türkiye kıyılarında kurulan toplam 25 AIS baz istasyonundan ve Ankara'da kurulan bir ana merkezden oluşmaktadır. Sistemin temel işlevleri; Türkiye'nin arama ve kurtarma sahasına giren alanda gemilerin anlık olarak izlenmesi, seyir emniyeti ve deniz

---

<sup>315</sup> Maritime Sector Report 2006, İstanbul, 2007, <http://www.denizticaretodasi.org/detoportal/Portals/Documents/sectorreport2006.pdf>, 03.09.2008

güvenliği, arama ve kurtarma, yasadışı göç ve diğer ihlallerin önlenmesi gibi konularda deniz trafiğinin izlenmesi ve bilgi alışverişi ihtiyaçlarının karşılanması ile etkinliğin artırılmasını sağlamaktır.<sup>316</sup>

Uzak Mesafede Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi (LRIT), gemilerin otomatik olarak ve operatör müdahalesi olmaksızın 6 saatte bir; geminin tanıtım numarasını, o anda bulunduğu mevki bilgilerini ve o mevkiye ait tarih ve zaman bilgilerini içeren veri paketinin, gemilerin çoğunda bulunan uydu telsiz donanımları vasıtasıyla Bayrak Devletine ulaştırıldığı bir raporlama sistemidir.

31.12.2008 ve sonrasında inşa edilen SOLAS'a tabi uluslararası sefer yapan; 300 GT ve üzeri tüm yük gemileri, yolcu gemileri ile mobil deniz sondaj birimleri sisteme doğrudan uyacaktır. Sistem 31.12.2008 tarihinden önce inşa edilen gemilerde ise aşamalı olarak uygulanacaktır.

Uzak Mesafede Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi sistemini uygulamakla yükümlü Türk Bayraklı gemilerin, uydu donanımını LRIT verisi göndermeye uygun hale getirmeleri için 31.10.2008 tarihine kadar süre verilmiştir.

## **5. Türkiye'de Havayolu Ulaşımı**

Türkiye'de sivil havacılık politikası Ulaştırma Bakanlığı tarafından belirlenir. Sivil havacılık kurallarının uygulanması ve yürütülmesinden sorumlu birim, bir kamu kuruluşu olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'dür. SHGM aynı zamanda hava taşıyıcılarının lisanslandırılmasından da sorumludur. Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) havalimanlarını işletir ve Hava Trafik Yönetimi hizmeti sağlar.

Ülkemizde havacılık faaliyetleri ulusal ve uluslararası mevzuata uygun olarak 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu ve bu kapsamda yayımlanmış olan Yönetmelik ve Havacılık Talimatları çerçevesinde yürütülmektedir. SHGM'nin görev, yetki ve sorumlulukları, 18.11.2005 tarih ve

---

<sup>316</sup> <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/calismalar/vts.asp>,

25997 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile belirlenmiştir.

Türkiye, üyesi bulunduğu Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC), Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyet Teşkilatı (EUROCONTROL) ve Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA) bünyesinde SHGM tarafından temsil edilmektedir.<sup>317</sup>

### 5.1. Türkiye’de Havayolu Ulaştırma Pazarı

Dünyadaki gelişmelere paralel olarak ülkemizde de hava trafiğinde çok hızlı bir artış kaydedilmiştir. 2007 sonu itibariyle Türk tesciline kayıtlı toplam 783 hava aracı bulunmaktadır. 2002 yılında hizmet veren büyük gövdeli uçak sayısı 150 iken, 2007 yılında bu sayısı 250 olmuştur. Aynı dönemde koltuk kapasitesi %60 artarak 40.017’ye ulaşmıştır.<sup>318</sup> THY’nin en büyük havayolu olma özelliğini koruduğu Türkiye’de havayolu işletme sayısı 2007 yılında 20’yi bulmuştur.

**Tablo 25: İşletici, Hava Aracı, Koltuk Sayısı**

Yıl	İşletici Sayısı	Hava Aracı Sayısı	Koltuk Kapasitesi
2002	13	150	25.114
2003	11	162	27.124
2004	14	202	34.287
2005	16	240	38.600
2006	20	259	42.894
2007	20	250	40.017

Kaynak: <http://www.shgm.gov.tr/doc3/genel.xls>, 10.07.2008

Havacılık sektöründe hizmet veren lisanslı kalifiye personel sayısı; 6,118 pilot, 4.950 bakım teknisyeni, 468 uçuş hareket uzmanı, 505 uçuş teknisyeni, 215 balon ve ultralight pilotu ve 4.805 kabin personeli olmak üzere toplam 17.061 kişidir.<sup>319</sup>

<sup>317</sup> SHGM, 2007 Faaliyet Raporu, <http://www.shgm.gov.tr/doc/frapor.pdf>, 03.09.2008

<sup>318</sup> SHGM, 2007 Faaliyet Raporu

<sup>319</sup> SHGM, 2007 Faaliyet Raporu, s: 16

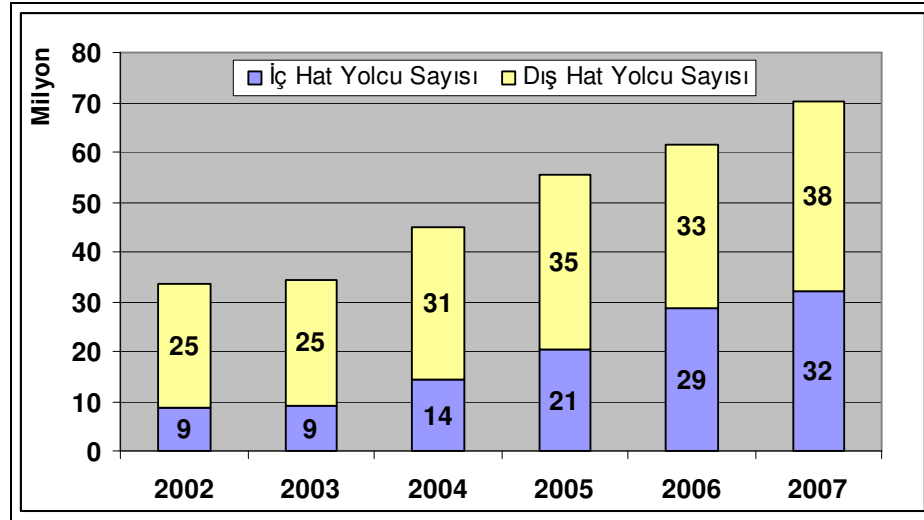
**Tablo 26: 2002–2007 Havayolu Yolcu Sayısı**

Yıl	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>İç Hat</b>	8.500.839	9.128.124	14.438.292	20.502.516	28.799.878	31.970.874
<b>Dış Hat</b>	25.054.613	25.296.216	30.596.297	35.042.957	32.884.325	38.381.993
<b>Toplam</b>	<b>33.555.452</b>	<b>34.424.340</b>	<b>45.034.589</b>	<b>55.545.473</b>	<b>61.684.203</b>	<b>70.352.867</b>

Kaynak: <http://www.shgm.gov.tr/doc3/yolcu.xls>, 10.07.2008

2002–2007 yılları arasında yurtiçi yolcu sayısı 8,5 milyondan neredeyse dört katına çıkarak 32 milyona ulaşmıştır. Uluslararası yolcu sayısı 25 milyondan 38,4 milyona çıkarak %50'den fazla artmıştır.

**Grafik 1: 2002–2007 Havayolu Yolcu Sayısı (Milyon)**



Kaynak: <http://www.shgm.gov.tr/doc3/yolcu.xls>, 10.07.2008

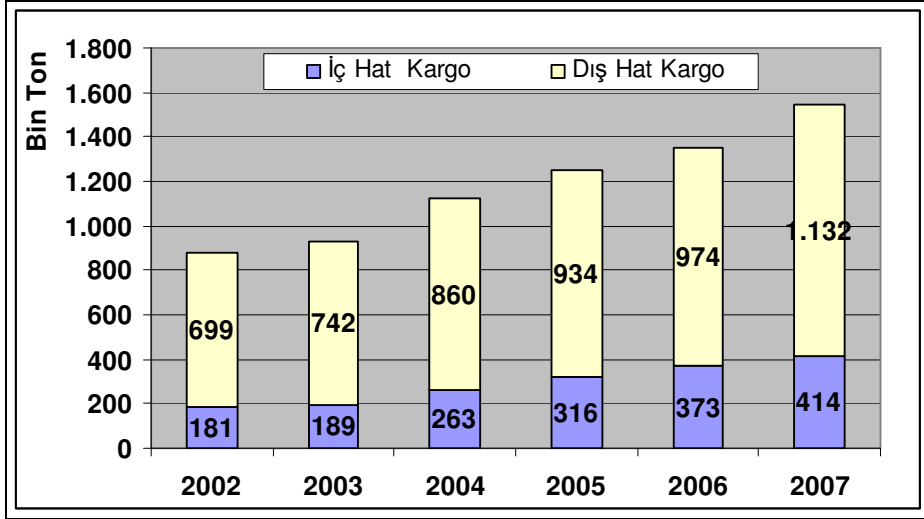
2007 yılında havayolu kargo taşımacılığı %76 artarak 1,55 milyon tona ulaşmıştır. Yurtiçi kargo taşımacılığı 2002 yılına göre %129 artmıştır. Aynı dönemde uluslararası kargo taşımacılığında %62 artış gerçekleşmiştir.

**Tablo 27: 2002-2007 Havayolu Kargo Miktarı (Ton)**

Yıl	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>İç Hat</b>	181.198	188.936	262.647	315.858	373.055	414.192
<b>Dış Hat</b>	698.935	742.255	860.461	933.697	973.934	1.131.833
<b>Toplam</b>	<b>880.133</b>	<b>931.191</b>	<b>1.123.108</b>	<b>1.249.555</b>	<b>1.346.989</b>	<b>1.546.025</b>

Kaynak: <http://www.shgm.gov.tr/doc3/genel.xls>, 10.07.2008

**Grafik 2: 2002-2007 Havayolu Kargo Miktarı (Bin Ton)**



Kaynak: <http://www.shgm.gov.tr/doc3/genel.xls>, 10.07.2008

## 5.2. Türkiye’de Havalimanları

Havaalanı yatırımlarının, 80’li yılların sonu ve 90’lı yılların başlarında, yeni havaalanı yapımından daha ziyade, mevcutların standartlarının geliştirilmesi üzerinde yoğunlaşmıştır. Hava trafik kontrol, haberleşme, seyrüsefer ve yer hizmetlerinin kalite ve güvenilirliğini artırmaya yönelik yatırımlar yapılmıştır. 1980’lerin sonunda, mahalli idarelerin de katkılarıyla çeşitli bölgelerde küçük havaalanları yapımı başlatılmış ve askeri havaalanlarının sivil uçuşlara açılmasına hız verilmiştir.

Türkiye’de bulunan 62 havaalanından 15’i iç ve dış hat uçuşları için, diğerleri sadece iç hat uçuşları için kullanılmaktadır. DHMİ tarafından işletilen hava meydanlarındaki yolcu trafiği İstanbul, Ankara, İzmir, Adana Antalya, Dalaman, Bodrum ve Trabzon havalimanlarında yoğunlaşmaktadır.<sup>320</sup> Milli bayrak taşıyıcısı THY’nin üssü olan İstanbul Atatürk Havalimanı, Avrupa’da yolcu trafiği açısından üst sıralarda yer almaktadır.<sup>321</sup>

<sup>320</sup> <http://www.dpt.gov.tr/bgyu/ouk/ukp2.pdf>, 03.09.2008, s: 27

<sup>321</sup> EUROCONTROL’un analiz sonuçlarına göre İstanbul Atatürk Havalimanı Avrupa’da en yoğun kalkış gerçekleştirilen havaalanları arasında 13. sırada yer almaktadır. Avrupa’da en yoğun uçuş gerçekleştirilen parkur sıralamasında İstanbul-İzmir hattı aylık ortalama 855 uçuş ile, Barselona-

Türkiye’de havalimanı kapasitesini arttırmak için yöntem olarak kamu-özel sektör ortaklığı ve özellikle yap-işlet-devret seçeneği benimsenmiştir. Havalimanı inşası için özel sektör tarafından 1,15 milyar dolar yatırım yapılmıştır. Sivil havacılık sektöründe ilk kez yap-işlet-devret modeli ile yapılan, 5 milyon yolcu kapasiteli Antalya Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binası 1998 yılında hizmete girmiştir. DHMİ tarafından işletilen Atatürk Havalimanı yeni terminal binası yap-işlet-devret modeli ile 2000 yılında hizmete açılmıştır.

AB havalimanlarında gümrüksüz alışveriş mağazaları (duty-free shops) hizmetten kaldırılmış olup, Türkiye’de bu uygulamalar devam ettiğinden gümrüksüz alışveriş (duty-free) gelirlerinin artması beklenebilir.<sup>322</sup>

### **5.3. Türkiye’de Hava Ulaşımında Düzenlemeler**

#### **5.3.1. İşletme Lisansları**

İşletme lisanslarının verilmesi ve geçerlilikleri, Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği ile düzenlenmektedir. Pilot lisanslarının kriterleri ve diğer ülkelerden alınan belgelerin karşılıklı tanınması konusunda Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Dairesi Pilot Lisans ve Sertifika Talimatı yürürlüktedir.<sup>323</sup>

Hava taşımacıları için lisanslama rejimi, pazara girme potansiyeli olanların teknik ve finansal kapasitesi ile ilgili kriterleri belirler. Yurtiçi ve uluslararası tarifeli uçuşlar için taşıyıcının 100 ve daha fazla koltuklu en az 5 uçağı olmalıdır. Uçaklar finansal kiralama yolu ile edinilebilir ve sahip olunması gerekmez. Tarifeli olmayan yurtiçi ve uluslararası uçuşlar için işletmeci 100 veya daha fazla koltuklu en az 2 uçak sahibi olmalıdır. Kargo işletmecileri için gerekli en az uçak sayısı 1 olarak belirlenmiştir. Bu şartlar sağlandığında pazara giriş lisansı elde edilebilir.<sup>324</sup>

---

Madrid (1.712 uçuş) ve Milan-Roma (1.288 uçuş) ardından 3. sırada yer almıştır. İstanbul-Antalya hattı 725 uçuş ile 12., İstanbul-Ankara hattı 624 uçuş ile 20. sıradan listeye girmiştir.

<http://www.shgm.gov.tr/index2.html>, 17.09.2008

<sup>322</sup> Safel, R.

<sup>323</sup> Ulusal Program, s: 213

<sup>324</sup> Ülgen, S., s: 161



### 5.3.2. Uçuş İzni ve Slot Tahsisi

1993 yılından itibaren Türkiye’de bazı havalimanlarında slot düzenlemesi uygulanmaktadır. Bir uçuşun gerçekleşmesi için, uçuş izni ve slot tahsisi gerekir. Sefer yapılacak hat için uçuş izni Ulaştırma Bakanlığı, havalimanı için slot tahsisi Slot Koordinasyon Merkezi tarafından verilir. Özel sektör şirketlerinin uluslararası tarifeli sefer yapmaları, firmaların yapısal durumu ve ikili hava ulaştırma anlaşmaları çerçevesinde Bakanlığın onayı ile gerçekleştirilmektedir.<sup>325</sup>

Slotlar, Slot Talep Değerlendirme Komisyonu (STDK)<sup>326</sup> ile bağımsız Slot Koordinasyon Merkezi tarafından tahsis edilir. Uygulamanın biçim ve koşulları Slot Kitapçığı ile ekinde belirlenmiş ve uluslararası yayımı yapılmıştır.<sup>327</sup> Rekabetçi bir pazar oluşturmanın öneminden hareketle, slot tahsis prosedürleri pazara yeni girenlerin<sup>328</sup> haklarını belirleyip korur. Kazanılmış haklar ve kazanılmış haklarda yapılan değişiklik talepleri değerlendirildikten sonra kalan kapasitenin yarısı yeni girişlere tahsis edilir.

### 5.3.3. Havayolu Ücretlendirme

2001 yılından itibaren hava ulaşım tarifeleri serbestleşmiştir. Minimum tarife düzenlemesi olmayıp, işletmeler kendi tarifelerini belirler. Ancak ücret tarifelerinin yürürlüğe girebilmesi için yine de Ulaştırma Bakanlığı tarafından onaylanması gerekir. İç hatlarda ücretler onaylarını izleyen 15 gün içerisinde yürürlüğe girer. Dış hatlarda ise mevcut ikili anlaşmalara paralel olarak, IATA (International Air Tranport Assocaiation) konferansı sırasında tespit edilen ücretler, karşılıklı olarak

---

<sup>325</sup> Ulusal Program, s: 210

<sup>326</sup> Slot Talep Değerlendirme Komisyonu (STDK), Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) Başkanlığında; Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı THY A.O., Devlet Hava Meydanları İşletmesi DHMİ Operasyonel Slot Ünitesi, Yerli ve Yabancı Havayolu İşletmecileri Temsilcileri, Terminal İşletmecileri, Yer Hizmetleri Kuruluşları ve Temsil, Yönetim ve Gözetim Kuruluşlarının yetkili temsilcilerinden oluşur.

<http://www.shgm.gov.tr/doc3/slot.doc>, 10.07.2008

<sup>327</sup> Ulusal Program, s: 210

<sup>328</sup> Yeni Giriş, koordinasyon uygulanan havaliman/meydanlarında, belirli bir günde (havayolu talebinin onaylandığı durumda toplam slotunun en fazla 4 olacağı) bir havayolunun slot serisi özelliğine haiz yeni slot talebini ifade eder. <http://www.shgm.gov.tr/doc3/slotrev1.doc>, 10.07.2008

hükümetlerin onayına sunulur ve onaylandıktan sonra yürürlüğe girer.<sup>329</sup> Pazarın serbetleşmesi sonrasında, özellikle yoğun rekabete açık hatlarda fiyatlar düşüş gözlemlenmiştir.

#### **5.3.4. Uluslararası Hava Ulaşım Anlaşmaları**

Dış hat yolcu taşımacılığı, firmaların yapısal durumu ve ikili hava ulaştırma anlaşmaları çerçevesinde Bakanlığın onayı ile gerçekleştirilmektedir. Türkiye ile 84 ülke arasında ikili anlaşma bulunmaktadır. Bu anlaşmalar geleneksel olarak kapasite paylaşımı ilkesini içermekte ve karşılıklı olarak yalnız birer taşıyıcının faaliyetine imkan vermektedir. Bu zaruri pazara erişim engelleri, uluslararası hatlarda THY'na avantaj sağlamaktadır. Ayrıca diğer milli havayolları, THY'na haksız avantaj sağlayan bu uluslararası hava ulaşım anlaşmalarının sübvansiyon imkanı yarattığından şikayet etmektedir. THY, uluslararası hatlardan elde ettiği kar ile bazı iç hat uçuşlarını desteklemekle suçlanmaktadır. Sonuç olarak uluslararası pazara erişim ile ilgili engeller yerel pazardaki rekabeti de engellemektedir.

### **5.4. Havayolu Sektöründe Kamu Etkisi**

#### **5.4.1. Kamu Hizmet Yükümlülüğü**

Türk kanunları hava ulaşım hizmetlerine Kamu Hizmet Yükümlülüğü getirmeye izin verir. Bu kural ve uygulamalar AB Müktesebatı ile uyumlu değildir. THY tarafından yerine getirilen bu yükümlülükler, pazarın serbetleşmesi sonrasında diğer taşıyıcılara şeffaf olmayan yöntemlerle dayatılmıştır. Talep edilen hatlarda uçuş izni almak, Devlet tarafından istenen hatlarda uçmaya bağlanmıştır.

AB kuralları ile uyum hava taşıyıcılarının Kamu Hizmet Yükümlülüklerinin gözden geçirilmesini gerektirir. Devlet otoriteleri hangi hatların Kamu Hizmet Yükümlülüğü altında kalacağına karar vermeli, planlanan devlet yardımlarını ortaya koymalı ve bu hatlarda rekabetçi önlemler almalıdır.

---

<sup>329</sup> Ulusal Program, s: 210

Hava taşıyıcılarının Kamu Hizmet Yükümlülüğü ile ilgili şeffaflığın eksik olması görünmez bir maliyet olarak değerlendirilmelidir. Arzın talepten fazla olduğu havacılık endüstrinin mevcut yapısı nedeniyle, bu görünmez maliyetler yolcu ücret stratejilerine tam olarak yansıtılmamaktadır. Yüksek oranlı batık maliyetler ve arz fazlası, çok fazla rekabetçi fiyatlar yaratmaktadır. Yerel oyuncuların üzerindeki Kamu Hizmet Yükümlülüklerinin kalkması ile daha sürdürülebilir fiyat stratejileri gelişecektir.

#### **5.4.2. Devlet Yardımları**

Türkiye’de henüz bir devlet yardımlarını denetleme yönetmeliği bulunmamaktadır. Hazine yardımları, THY’nin uçak alımları ile ilgili birikmiş finansal borç yükünü hafifletmiştir. 2006 yılında yapılan 140 milyon dolar borç ödemesi, THY’nin yıllık cirosunun %5’i ve net kazancının %100’üne denk gelmektedir. Diğer ulusal havayolu taşıyıcıları sahip oldukları her uçak için yıllık 2 milyon dolar bakım harcı öderken, THY bu harçtan muaf tutulmuştur. THY’na avantaj sağlayan uluslararası ikili anlaşmalar Türk Devleti tarafından akdedilmiştir.

Yakıt alımlarında özel tüketim vergisi muafiyeti, havayolu taşımacılarına sağlanan bir devlet yardımıdır. Deniz taşımacıları için var olan aynı muafiyet, kara taşımacıları için geçerli değildir.

#### **5.4.3. Sektörde Özelleştirme Faaliyetleri**

Havayolu ulaştırma sektöründe milli havayolu ve bayrak taşıyıcı konumunda bulunan THY’deki devlet hisselerinin özelleştirilmesi 1990 yılından itibaren gündemde yer almaktadır. 2008 Haziran faaliyet raporuna göre şirketin hisse dağılımı, T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı %49,12, diğer halka açık kısım %50,88 şeklindedir. THY hisselerinin blok satış veya halka arz yöntemi ile özelleştirilmesi çalışmalarına devam edilmektedir.

THY, 2006 yılında kurulan bağılı ortaklığı THY Teknik A.Ş.'de %100 pay sahibidir. THY'nin müşterek yönetime tabi Güneş Ekspres Havacılık A.Ş. ve THY DO&CO İkram Hizmetleri A.Ş.'de %50 ortaklığı bulunmaktadır.<sup>330</sup>

## 5.5. Yer Hizmetleri

Yer hizmetlerinin altyapı işletmesi tarafından verildiği Sabiha Gökçen Havalimanı hariç, Türkiye'deki diğer tüm havaalanlarında AB yer hizmetleri Direktifine göre faaliyet gösteren iki yer hizmetleri şirketi (Havaş ve Çelebi) bulunmaktadır.

Türkiye havalimanlarında yer hizmetlerinin serbestleşmesi AB ülkelerine göre daha erken bir dönemde başlamıştır.<sup>331</sup> 1986 yılından itibaren devletin asli görevlerine dönmesi ve ticari işletmecilikten çekilmesi yaklaşımı ile birlikte, havayolu ulaştırma sektörünü de kapsayan özelleştirme çalışmaları başlamıştır. Uçak Servisi A.Ş.'nin (USAŞ) %70 hissesi 1989 yılında blok satış yöntemiyle, kalan %30 hisse ise 1993 yılında halka arz suretiyle özelleştirilmiştir. Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.'nin (HAVAŞ) %60 hissesi 1995 yılında, kalan % 40 hisse ise 1998 yılında blok satış yöntemi ile özelleştirilmiştir.<sup>332</sup>

---

<sup>330</sup> THY, Haziran 2008 Faaliyet Raporu, s: 3

[http://www.thy.com/download/investor\\_relations/annual\\_reports/THYAO\\_YKFaaliyet\\_Raporu\\_Kons\\_Haziran\\_2008.pdf](http://www.thy.com/download/investor_relations/annual_reports/THYAO_YKFaaliyet_Raporu_Kons_Haziran_2008.pdf), 15.09.2008

<sup>331</sup> Ulusal Program, s: 210

<sup>332</sup> Safel, R.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### TÜRKİYE’NİN AB ULAŞTIRMA POLİTİKASINA UYUMU

#### 1. Türkiye’nin AB Karayolu Taşımacılığı Mevzuatına Uyumu

Türkiye’de karayolu taşımacılığı mevzuatı

- 03.05.2006 tarih ve 5495 sayılı, Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun
- 13.10.1983 tarih ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu
- 31.07.2004 ve 27.04.2005 tarihlerinde değiştirilen 19.07.2003 tarih ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu
- 09.04.1987 tarih ve 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun ve
- 05.01.1961 tarih ve 237 sayılı Taşıt Kanunu ile yürütülmektedir.<sup>333</sup>

Mevzuatın uygulanmasında ayrıca yönetmelik, tebliğ, yönerge, genelge ve uygulama talimatlarından da faydalanılmaktadır. Yapılan son değişiklikler, Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik 21.02.2008 tarih ve 26794 sayılı Resmi Gazete’de<sup>334</sup> ve Karayolları Trafik Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik 18.07.2008 tarih ve 26940 sayılı Resmi Gazete’de<sup>335</sup> yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik 31.03.2007 tarih ve 26479 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanmış<sup>336</sup> ancak yönetmeliğin yürürlüğe giriş tarihi 15.06.2008 tarih ve 26907 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelikle 01.01.2010 olarak değiştirilmiştir.<sup>337</sup>

<sup>333</sup> <http://www.ubak.gov.tr/tr/kugm/kara.php?komut=mevkanunlar>, 14.08.2008

<sup>334</sup> <http://www.ubak.gov.tr/tr/kugm/kara.php?komut=yonetmelik1>, 14.08.2008

<sup>335</sup> [http://www.egm.gov.tr/tuddb/Trafik\\_Uygulama\\_Denetleme/karayollari%20trafik%20yonetmeli.htm](http://www.egm.gov.tr/tuddb/Trafik_Uygulama_Denetleme/karayollari%20trafik%20yonetmeli.htm), 14.08.2008

<sup>336</sup> <http://www.ubak.gov.tr/tr/kugm/dosyalar/diger/y52.doc>, 14.08.2008

<sup>337</sup> <http://www.ubak.gov.tr/tr/kugm/dosyalar/diger/y53.doc>, 14.08.2008

Karayolu Taşımacılığı Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitim Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik 10.10.2007 tarih ve 26669 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmıştır.<sup>338</sup> 23.09.2004 tarih ve 25592 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Araç Muayene İstasyonlarının Açılması, İşletilmesi ve Araç Muayenesi Hakkında Yönetmelik 18.12.2004 tarih ve 25674 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Yönetmelik ile değiştirilmiştir.<sup>339</sup> Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği 28.08.2007 tarih ve 26627 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmıştır.

### 1.1. 2007 Yılında Çıkarılması Öngörülen İkincil Düzenlemeler

Emniyet kemeri kullanılmasına ilişkin düzenlemelerin yapılması amacıyla 2007 yılında çıkarılması öngörülen Karayolları Trafik Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik ancak 09.06.2008 tarih ve 26901 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.<sup>340</sup>

Sürücülerin çalışma ve dinlenme sürelerinin düzenlenmesi amacıyla Karayolları Trafik Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmeliğin 2007 yılında çıkarılması öngörülse de düzenlemede son değişiklik 02.09.2004 tarihinde yapılmıştır.<sup>341</sup>

Karayolları Genel Müdürlüğü, tehlikeli madde güvenlik danışmanlarının yetki ve görevlerini henüz tespit etmemiştir. Tehlikeli Maddelerin Taşınması hususunda görevli Güvenlik Danışmanlarına ilişkin tebliğ, 31.03.2007 tarih ve 26479 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Yönetmeliği'nin 25. maddesi gereğince çıkarılacaktır. Tebliğ ile Güvenlik Danışmanlarının eğitilmesi, atanması ve görevleri ile ilgili usul ve esasları belirlemek amaçlanmaktadır. Tebliğin 2007 yılında çıkarılması öngörölmüş olmasına rağmen teknik çalışmalar devam etmektedir.<sup>342</sup>

<sup>338</sup> <http://www.ubak.gov.tr/tr/kugm/kara.php?komut=yonetmelik2>, 14.08.2008

<sup>339</sup> <http://www.ubak.gov.tr/tr/kugm/dosyalar/diger/y37.doc>, 14.08.2008

<sup>340</sup> [http://www.abgs.gov.tr/files/Muktesebat\\_Uyum\\_Programi/14\\_Tasimacilik.pdf](http://www.abgs.gov.tr/files/Muktesebat_Uyum_Programi/14_Tasimacilik.pdf), 14.08.2008

<sup>341</sup> [http://www.egm.gov.tr/tuddb/Trafik\\_Uygulama\\_Denetleme/karayollari%20trafik%20yonetmeliği.htm](http://www.egm.gov.tr/tuddb/Trafik_Uygulama_Denetleme/karayollari%20trafik%20yonetmeliği.htm), 14.08.2008

<sup>342</sup> [http://www.abgs.gov.tr/files/Muktesebat\\_Uyum\\_Programi/14\\_Tasimacilik.pdf](http://www.abgs.gov.tr/files/Muktesebat_Uyum_Programi/14_Tasimacilik.pdf), 14.08.2008

## 1.2. 2007–2008 Döneminde Çıkarılmasında Yarar Görülen Yasal Düzenlemeler

Ülkemiz sürücü belgelerinin AB ile uyumlaştırılması ve belirli araçlara hız sınırlayıcı teknik cihaz takılması amacıyla, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun ile ilgili düzenlemenin 2007–2008 yasama döneminde çıkarılması öngörülmüştür. 30.7.2008 tarihinde kabul edilen tasarıya göre 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun ancak 42. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinin üçüncü paragrafı aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir: “G sınıfı sürücü belgesi kapsamındaki iş makinelerinin sürücülerinin ve operatörlerinin eğitimleri ve eğitimde başarılı olanların sınav başarı belgeleri Milli Eğitim Bakanlığınca veya Milli Eğitim Bakanlığınca yetkilendirilen kurumlarca verilir. Bu kurumların işleyişine ilişkin usul ve esaslar ile uygulanacak öğretim programları Milli Eğitim Bakanlığınca belirlenir.”<sup>343</sup>

## 1.3. 2008 Yılında Çıkarılması Öngörülen İkincil Düzenlemeler

AB standartlarıyla uyumlu trafik kazalarına ilişkin bir veri tabanı oluşturulması amacıyla Karayolları Trafik Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmeliğin 2008 yılında çıkarılması öngörülmüştür. Karayolları trafik yönetmeliğinde 18.05.2007 ve 18.07.2008 tarihlerinde araçların muayene ve tescil işlemleri ile ilgili değişiklikler yapılmıştır.

Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliği 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Kanuna bağlı olarak 2008 yılında çıkarılacaktır. Ülkemizde sürücülere verilen eğitim ile AB arasındaki denkliğin sağlanmasını amaçlayan düzenleme ile ilgili teknik çalışmalar devam etmektedir.<sup>344</sup>

Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Yönetmeliği ve Demiryolu ile Tehlikeli Eşyaların Taşınması Yönetmeliklerine bağlı olarak Taşınabilir Basınçlı

<sup>343</sup> <http://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k5795.html>, 14.08.2008

<sup>344</sup> <http://ekutup.dpt.gov.tr/ab/ABMuktesehati/14-Taşımacilik.pdf>, 14.08.2008

Ekipmanlar Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik çıkarılacaktır. Konu ile ilgili en son düzenleme 19.03.2003 tarihinde yapılmıştır.

#### **1.4. 2009 Yılında Çıkarılması Öngörülen İkincil Düzenlemeler**

Haftalık İş Günlerine Bölünemeyen Çalışma Süreleri Yönetmeliği ile Karayolu Taşımacılığında Kullanılan Kayıt Cihazları Yönetmeliği'nin 2009 yılında çıkarılması öngörülmektedir.<sup>345</sup>

#### **1.5. 2010–2013 Yılları Arasında Çıkarılması Öngörülen İkincil Düzenlemeler**

Kombine Mal Taşımacılığı Yönetmeliğinin 2010–2013 yılları arasında çıkarılması öngörülmektedir. Yönetmelik, müşteriye daha iyi hizmet vermek için kapıdan kapıya ekonomik taşıma sunulmasını; karayollarındaki sıkışıklığı, kazaları ve çevre kirliliğinin azaltılması ile enerji tasarrufu sağlanmasını; karayolu, denizyolu ve demiryolu ile yapılan taşımacılıkta her türlü araç ile taşıma yapan taşımacıların, taşıyan her türlü aracın operatör ve sürücülerinin, sorumluluk, yükümlülük ve eğitimlerini amaçlamaktadır.

Ticari Araçların Yol Kenarında Teknik Kontrollerinin Yapılmasına İlişkin Yönetmelik, karayolunda seyreden ticari araçların teknik denetiminin sağlanarak yol ve yolcu güvenliğinin sağlanması ile taşımacı ve sürücülerin hak, yükümlülük ve sorumluluklarının tespit edilmesini amaçlamaktadır.

AB uygulamalarına paralel olarak araçların plakalarında ülkemizi belirleyen işaretin kullanılması amacıyla Karayolları Trafik Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik çıkarılması öngörülmüştür.

Yeni sistemler ve yapılanmaya göre: çalışma prensiplerinin ve uygulamaların yeniden düzenlenmesi amacıyla Otoyol İşletme Yönetmeliği'nde ve çalışma

---

<sup>345</sup> [http://www.abgs.gov.tr/files/Muktesebat\\_Uyum\\_Programi/14\\_Tasimacilik.pdf](http://www.abgs.gov.tr/files/Muktesebat_Uyum_Programi/14_Tasimacilik.pdf), 14.08.2008



prensiplerinin belirlenmesi amacıyla İstanbul Boğaziçi Köprüsü İşletme Yönetmeliği'nde Değişiklik öngörülmektedir.

Elektronik ücret toplama sistemlerinin birlikte işletilebilirliğine dair prensiplerin oluşturulması amacıyla Elektronik Ücret Toplama Sistemlerinin Birlikte İşletilebilirliğine Dair Düzenleme yapılacaktır.

Asgari tünel güvenliği kriterlerine dair prensiplerin oluşturulması amacıyla Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 08.03.2005 tarihli Genelgesi'nde ve tünellerin işletilmesine dair yeniden yapılanma kapsamında çalışma ilkelerinin belirlenmesi amacıyla Tünel İşletme Yönergesi'nde Değişiklik yapılması öngörülmektedir.<sup>346</sup>

## **2. Türkiye'nin AB Demiryolu Taşımacılığı Mevzuatına Uyumu**

Demiryolu ulaşım sektöründe AB müktesebatı ile uyum sağlanabilmesi için mevzuatta değişiklik yapılmalıdır. Bu alanda mevcut mevzuat aşağıdaki gibidir:<sup>347</sup>

- 17.04.1987 tarih ve 19434 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında 3348 sayılı Kanun
- 18.06.1984 tarih ve 18435 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Kamu İktisadi Teşekkülleri Hakkında 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname
- 28.10.1984 tarih ve 18559 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü Ana Statüsü

### **2.1. 2007 Yılında Çıkarılması Öngörülen İkincil Düzenlemeler**

Tehlikeli Maddelerin Taşınması hususunda görevli Güvenlik Danışmanlarına ilişkin tebliğ, 31.03.2007 tarih ve 26479 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Yönetmeliği'nin 25. maddesi gereğince çıkarılacaktır. Tebliğ ile tehlikeli maddelerin karayolu (ve/veya Demiryolu) ile taşınmasında olası riskleri belirlemek ve bu risklerin insanlara ve çevreye zarar vermemesi için gerekli önlemlerin alınmasından sorumlu olacak Güvenlik

<sup>346</sup> <http://ekutup.dpt.gov.tr/ab/ABMuktesebati/14-Taşımacilik.pdf>, 14.08.2008

<sup>347</sup> Ulusal Program, s: 203

Danışmanlarının eğitilmesi, atanması ve görevleri ile ilgili usul ve esasları belirlemek amaçlanmaktadır. Tebliğin 2007 yılında çıkarılması öngörülmüş olmasına rağmen teknik çalışmalar devam etmektedir.<sup>348</sup>

## **2.2. 2007–2008 Döneminde Çıkarılmasında Yarar Görülen Yasal Düzenlemeler**

Demiryolu Çerçeve Kanunu ile rekabete dayalı esaslar çerçevesinde kaliteli, sürekli ve emniyetli demiryolu taşımacılık hizmetinin uygun ücretle kullanıcılara sunulması. Sektörün kontrollü ve aşamalı olarak serbestleştirilerek güçlü, istikrarlı ve şeffaf bir yapının oluşturulması ve bağımsız düzenleme denetim yapılması amaçlanmaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Kanunu, Demiryolu Çerçeve Kanunu ile birlikte ele alınacaktır. Kanunun amacı demiryolu altyapısını yönetmek ve demiryolu ile yük ve yolcu taşımacılığı hizmetleri sunmak üzere Türk Demiryolları Kuruluşunun kurulmasına ilişkin usul ve esasların düzenlenmesidir.

Şubat 2005'te başlayan ve Kasım 2006'da tamamlanan proje kapsamında demiryolu sektörünü düzenleyen Genel Demiryolu Çerçeve Kanunu ile TCDD Kanun taslakları hazırlanmıştır. Taslakların 2008 yılı içinde Başbakanlığa gönderilmesi planlanmıştır. Ayrıca bu kanun taslaklarını tamamlayıcı nitelikte 4 adet yönetmelik taslağı hazırlanmıştır.<sup>349</sup>

## **2.3. 2008 Yılında Çıkarılması Öngörülen İkincil Düzenlemeler**

Demiryolu ile Tehlikeli Eşyaların Taşınması Yönetmeliği ve Taşınabilir Basınçlı Ekipmanlar Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik birlikte ele alınacaktır. Düzenleme ile tehlikeli eşyaların, can, mal, sağlık, işçi emniyeti ve çevre güvenliği dikkate alınarak demiryolu ile emniyetli bir şekilde taşınmasının sağlanması ve yurt içinde ve COTIF üyesi ülkeler arasında demiryolu

<sup>348</sup> [http://www.abgs.gov.tr/files/Muktesebat\\_Uyum\\_Programi/14\\_Tasimacilik.pdf](http://www.abgs.gov.tr/files/Muktesebat_Uyum_Programi/14_Tasimacilik.pdf), 14.08.2008

<sup>349</sup> [www.tcdd.gov.tr/kurumsal/apk/yy.pdf](http://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/apk/yy.pdf), 14.08.2008

ile eşyaların taşınmasına ilişkin usul ve esasların belirlenmesi amaçlanmaktadır. Yönetmelikler ile ilgili teknik çalışmalar devam etmektedir.<sup>350</sup>

#### **2.4. 2009 Yılında Çıkarılması Öngörülen İkincil Düzenlemeler**

Demiryolu Taşımacılığında Rekabet Kurallarına İlişkin Düzenleme ve Demiryolu Altyapısına Erişim Yönetmeliği ile rekabet kurallarının düzenlenmesi ve ulusal demiryolu şebekesine dahil demiryolu altyapısına serbest, adil ve ayrımcı olmayan erişimin sağlanması amaçlanmaktadır.

Demiryolu taşımacılık hizmetlerinin güvenilirlik, mali kapasite ve yeterlilik konularında belirlenmiş olan yükümlülüklerin demiryolu İşletmeleri ve altyapı yöneticileri tarafından yerine getirilmesinin sağlanması amacıyla Demiryolu İşletmeciliği Lisans Yönetmeliği çıkarılacaktır.

Karşılıklı İşletilebilirlik Yönetmeliği'nde yer alan şartlar ile eklerdeki hususları sağlayan birlikte işlerlik bileşenlerinin ve alt sistemlerin piyasaya girmeleri, hizmete alınmaları ve işletilmelerini sağlamak amaçlanmaktadır.

Demiryolu emniyetinin geliştirilmesi ve iyileştirilmesi amacıyla Demiryolu Emniyeti Yönetmeliği çıkarılacaktır. Yönetmelikler, Genel Demiryolu Çerçeve Kanunu ve TCDD Kanunu'na bağlı olarak çıkarılacak olup teknik çalışmalar devam etmektedir.<sup>351</sup>

#### **3. Türkiye'nin AB Denizyolu Taşımacılığı Mevzuatına Uyumu**

Türkiye'de deniz emniyetinin güçlendirilmesi ve bu konuda AB müktesebatına ve uygulamalarına uyum amacıyla, Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde İspanya ve Türkiye tarafından ortaklaşa yürütülen AB Eşleşme Projesi tamamlanmıştır. Denizcilik Müsteşarlığı, AB projesi olarak icra edilmek üzere AB Eşleşme Projesinin

---

<sup>350</sup> <http://ekutup.dpt.gov.tr/ab/ABMuktesebati/14-Taşimacilik.pdf>, 14.08.2008

<sup>351</sup> [http://www.abgs.gov.tr/files/Muktesebat\\_Uyum\\_Programi/14\\_Tasimacilik.pdf](http://www.abgs.gov.tr/files/Muktesebat_Uyum_Programi/14_Tasimacilik.pdf), 14.08.2008

tamamlayıcısı ve kapsamı dışındaki diğer denizcilik konularında uyum amaçlı bir proje taslağı teklif etmiştir.

Denizyolu mevzuatı kapsamında; Gemi Teçhizatı Yönetmeliğı 23.10.2005, Dökme Yük Gemilerinin Güvenli Bir Şekilde Yüklenmesi ve Boşaltılması Hakkında Yönetmelik ve Deniz Kazalarının İncelenmesine İlişkin Yönetmelik 31.12.2005, Denizcilik Eğitimi Denetleme ve Kalite Standartları Esasları Hakkında Yönetmelik 13.02.2006, Balıkçı Gemilerinin Emniyeti Hakkında Yönetmelik 23.02.2006, Liman Devleti Denetimi Yönetmeliğı 26.03.2006 ve Ro-Ro Yolcu Gemileri ve Yüksek Hızlı Tekneler Yönetmeliğı 05.06.2006 tarihinde resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.<sup>352</sup>

Gemi Denetim ve Sörvey Kuruluşları ile Denizcilik İdarelerinin İlgili Faaliyetleri İçin Ortak Kural ve Standartlar Getiren 94/57/EC Sayılı Direktif ve Topluluk İçerisinde Gemilerin Siciller Arasında Nakli Hakkında 789/2004 Sayılı Karar ile uyum sağlayacak Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik 10.11.2006 tarih ve 26342 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.<sup>353</sup>

18.02.2007 tarih ve 26438 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulması ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik, Topluluk Gemi Trafiğı İzleme ve Bilgi Sistemi Kuran 2002/59/EC Sayılı Direktif ile uyum sağlamayı amaçlamaktadır.<sup>354</sup>

Gemi ve Liman Tesisi Güvenliğini Arttıran (EC) 725/2004 Sayılı Tüzük ve Liman Güvenliğini Arttıran 2005/65/EC Sayılı Direktif ile uyum sağlayacak Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (International Ship and Port Facility Security - ISPS Code) Uygulama Yönetmeliğı 20.03.2007 tarih ve 26468 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.<sup>355</sup>

<sup>352</sup> <http://rega.basbakanlik.gov.tr/#>, 14.08.2008

<sup>353</sup> <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/27244.html>, 14.08.2008

<sup>354</sup> <http://www.denizcilik.gov.tr/mevzuat/ulusalmev.asp?туру=yönetmelik>, 14.08.2008

<sup>355</sup> <http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/27385.html>, 14.08.2008

1966 Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesine İlişkin 1988 Protokolü (LOAD LINE 1988) 04.09.2007 tarih ve 26633 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Düzenlemenin amacı yükleme sınırlarının belirlenmesine ilişkin 1988 Protokolü ile getirilen ve dünyada yaygın olarak uygulanan kuralların Türk bayraklı gemiler için de uygulanmasıdır.<sup>356</sup>

12.12.2007 tarih ve 26728 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Kabotaj Seferi Yapan Yolcu Gemilerinin Emniyeti ve Gemideki Şahısların Kaydedilmesi Hakkında Yönetmeliğin, Yolcu Gemileri İçin Emniyet Kural ve Standartlarına İlişkin 98/18/EC Sayılı Direktif ve Topluluğa Üye Devletlerin Limanlarına Uğrayan Yolcu Gemilerindeki Yolcuların Kaydedilmesine İlişkin 98/41/EC Sayılı Direktif ile uyum sağlaması öngörülmektedir.<sup>357</sup>

### **3.1. 2007 Yılında Çıkarılması Öngörülen İkincil Düzenlemeler**

Gemi ve Deniz Araçlarının Tonilatolarının Ölçülmesi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik, Ayrıştırılmış Balast Tanklı Petrol Tankerlerinde Tonaj Ölçümü ile ilgili IMO Kararı A. 747’nin Uygulanmasına Yönelik (EC) 2978/94 Sayılı Tüzük ve Balıkçı Gemilerinin Özelliklerini Belirleyen (EEC) 2930/86 Sayılı Tüzük ile uyum sağlayacaktır. Yönetmelik Türk bayraklı gemi ve deniz araçlarının tonilatolarının ölçülmesi konusunda usul ve esasların belirlenmesi amaçlamaktadır.<sup>358</sup> 03.09.2008 tarihinde Ticaret Gemilerinin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği Taslak halinde yayınlanmıştır.<sup>359</sup>

### **3.2. 2007–2008 Döneminde Çıkarılmasında Yarar Görülen Yasal Düzenlemeler**

Deniz Emniyeti Kanunu’nun suç ve cezalar konusunda ilgili tüm AB müktesebatına uyum sağlaması öngörülmektedir. SOLAS ve MARPOL gibi bazı temel denizcilik sözleşmeleri ve deniz emniyeti konusundaki AB müktesebatının uygulanması hakkında ulusal yasal çerçeveyi çizmektedir. Denizcilikle ilgili AB

<sup>356</sup> <http://rega.basbakanlik.gov.tr/#>, 14.08.2008

<sup>357</sup> <http://rega.basbakanlik.gov.tr/#>, 14.08.2008

<sup>358</sup> [http://www.abgs.gov.tr/files/Muktesebat\\_Uyum\\_Programi/14\\_Tasimacilik.pdf](http://www.abgs.gov.tr/files/Muktesebat_Uyum_Programi/14_Tasimacilik.pdf)

<sup>359</sup> <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/Haber/HaberOku.asp?ID=336>, 03.09.2008

müktesebatını karşılayan ikincil ulusal mevzuata hukuki dayanak teşkil eden maddeler içermektedir. Kanunun amacı, Türk bayraklı gemiler, Türkiye'nin deniz yetki alanlarına giren yabancı bayraklı gemiler ve liman, kıyı ve deniz tesisleri ile ilgili olarak; Türkiye'de deniz emniyetinin sağlanması konusunda gerekli tedbirler ile yetki, görev, sorumluluk ve müeyyideleri belirlemek ve gemi kaynaklı kirlenmelerin azaltılmasını sağlamaktadır. Tasarı kanunlaşınca, bugüne kadar kanuni bir dayanak olmadığı için yapılamayan denizde can emniyeti ile ilgili birçok uygulama da hayata geçecektir. Yeni düzenleme 1946 tarihli Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun ve 1925 tarihli Limanlar Kanunu'nun yerini alacaktır. 2005 yılında hazırlanan tasarı 28 Haziran 2008 itibarı ile Başbakanlıkta tartışılmaktadır.<sup>360</sup>

### **3.3. 2008 Yılında Çıkarılması Öngörülen İkincil Düzenlemeler**

Topluluğa Üye Devletlerin Limanlarına Uğrayan Gemilerin Bildirim Zorunluluklarına İlişkin 2002/6/EC Sayılı Karar ile uyum sağlaması öngörülen Türk Limanlarında Raporlama Usulleri Hakkında Yönetmeliğin yürürlüğe girme çalışmaları devam etmektedir. Türk limanlarına gelen ve ayrılan Türk ve yabancı bayraklı gemilerin tabi oldukları raporlama ve bildirim prosedürlerinin kolaylaştırılmasını amaçlayan Yönetmeliğin 2008 yılı sonlarında yürürlüğe girmesi planlanmıştır. Yönetmelik aynı zamanda Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi'nin (Facilitation of International Maritime Traffic - FAL) ulusal uygulamalarını da düzenlemektedir. Bu nedenle, Yönetmeliğin yürürlüğe girmesinden önce Türkiye'nin IMO-FAL Sözleşmesine taraf olması gerekmektedir. Bu yöndeki çalışmalar Denizcilik Müsteşarlığı tarafından sürdürülmektedir.<sup>361</sup>

### **3.4. 2008–2009 Döneminde Çıkarılmasında Yarar Görülen Yasal Düzenlemeler**

2872 sayılı Çevre Kanunu'nda Değişikliğin amacı, Türk bayraklı gemiler ve Türkiye'nin deniz yetki alanlarına giren yabancı bayraklı gemilere ilişkin olarak, gemi kaynaklı kirliliğe verilecek cezaların düzenlenmesidir. Konu ile ilgili son düzenleme, Çevre Kanunu'na Göre Verilecek İdari Para Cezalarında İhlalin Tespiti

<sup>360</sup> <http://ekutup.dpt.gov.tr/ab/ABMuktesebati/14-Taşimacilik.pdf>, 14.08.2008

<sup>361</sup> [http://www.abgs.gov.tr/files/Muktesebat\\_Uyum\\_Programi/14\\_Tasimacilik.pdf](http://www.abgs.gov.tr/files/Muktesebat_Uyum_Programi/14_Tasimacilik.pdf), 14.08.2008

ve Ceza Verilmesi ile Hakkında Yönetmelik ile 03.04.2007 tarih ve 26482 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanmıştır.

5237 sayılı Türk Ceza Kanunu’nda Değişiklik, 2872 sayılı Çevre Kanunu’nda yapılacak değişiklikle birlikte değerlendirilecektir. Düzenleme ile Türk bayraklı gemiler ve Türkiye’nin deniz yetki alanlarına giren yabancı bayraklı gemilere ilişkin olarak, gemi kaynaklı kirliliğe verilecek cezaların düzenlenmesi amaçlanmaktadır.

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmenin (MARPOL 73–78) III. Ek’ine taraf olunmasının uygun bulunduğuna dair Kanun’un yürürlüğe girmesi ile birlikte paketlenmiş biçimde deniz yoluyla taşınan zararlı maddelerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi amaçlanmaktadır.

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmenin (MARPOL 73/78) IV. Ek’ine taraf olunmasının uygun bulunduğuna dair Kanun’un amacı ülkemiz limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerden kaynaklanan pis su kirliliğinin önlenmesidir.

1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesine İlişkin 1988 Protokolüne (SOLAS Protocol 1988) taraf olunmasının uygun bulunduğuna dair Kanun ile dünyada yaygın olarak uygulanan kuralların iç mevzuatımıza yansıtılması amaçlanmaktadır. Söz konusu protokol yürürlüğe girdiğinden beri gerek limanlarımıza gelen yabancı bayraklı gemiler, gerekse uluslararası sefer yapan Türk Bayraklı gemiler, bu protokolün hükümlerine göre işlem ve denetimlere tabi tutulmaktadır.<sup>362</sup>

---

<sup>362</sup> <http://ekutup.dpt.gov.tr/ab/ABMuktesehati/14-Taşımacilik.pdf>, 14.08.2008

#### 4. Türkiye'nin AB Havayolu Taşımacılığı Mevzuatına Uyumu

Havayolu ulaşım sektöründe mevcut mevzuat kapsamında:

- Havayolu hatlarına giriş ve taşımacılık faaliyetinde bulunma, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği ve ikili Hava Ulaştırma Anlaşmaları çerçevesinde düzenlenmektedir.
- Slot tahsisi, Slot Kitapçığı çerçevesinde gerçekleştirilmektedir.
- Ücret tarifeleri, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve SHY-6-A Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği ile düzenlenmektedir.
- Kaza durumlarında taşıyıcının sorumlulukları, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu uyarınca Varşova Sözleşmesi sistemi çerçevesinde ele alınmaktadır.
- Yer hizmetleri, SHY-22 Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği ile düzenlenmektedir.<sup>363</sup>

Türkiye'de hava ulaşım hizmetleri lisanslaması AB yönetmelikleri ile uyumludur. Lisanslama için gereken koşullar ilgili yönetmeliklerde açıkça belirtilmiştir. İşletmelerin dinamik olarak denetimi ve değerlendirilmesi konusunda mevzuatımız AB düzenlemesine paralel olarak geliştirilmelidir. Mali ve mesleki hükümler konusunda AB düzenlemesiyle önemli farklılıklar söz konusudur. Pilot lisanslarının kriterleri ve diğer ülkelerden alınan belgelerin karşılıklı tanınması konusunda düzenlemenin JAR-FCL'e göre geliştirilmesi gerekmektedir.<sup>364</sup>

Uçuş izni prosedürü AB müktesebatı ile uyumlu değildir. Bir işletme lisans aldığı zaman Açık Gökler prensibine göre belli hatlarda uçuş izni almasına gerek olmamalıdır.

Hava aracı gürültü yayımlarının sınırlandırılması ve gürültülü uçakların işletilmesinin kısıtlanması konusunda Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği'nde Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (European Civil Aviation Conference - ECAC) tavsiyelerine uygun değişiklik yapılmıştır. Mevcut gürültülü

---

<sup>363</sup> Ulusal Program, s: 211

<sup>364</sup> Ulusal Program, s: 213



uçakların filodan çıkarılması konusunda SHT-36-1A Talimatı ile ICAO Başlık II kategorisindeki uçakların filolardan çıkarılması ve yeni uçakların Başlık III kategorisinde olması şartı getirilmiştir. Hava aracı gürültü kriterleri ise Gürültü Kontrol Yönetmeliği çerçevesinde ele alınmaktadır. Herhangi bir değişlik yapılmasına gerek olmamakla birlikte, mevzuatın etkin uygulanması için Ulaştırma ve Çevre Bakanlıkları arasında eşgüdüme ihtiyaç duyulmaktadır.<sup>365</sup>

Teknik kural ve idari prosedürler alanında Avrupa ortak havacılık norm ve standartları anlamına gelen JAR'ların Türk sivil havacılık sektöründe de uygulanmasını sağlamaya yönelik çalışmalar sürdürölmektedir. Hava trafik yönetimi ekipman ve sistemleri alanında üretici ölke olmayan Türkiye'de EUROCONTROL'ün tavsiyeleri çerçevesinde uygulama yapılmakta ve bu alanda Avrupa'da ortaya çıkan gelişmeler yakından izlenmektedir. Hava aracı kazalarının soruşturulması Sivil Hava Araç Kazaları Soruşturma Yönetmeliği'nin (SHY-13) AB düzenlemesine paralel olarak geliştirilmesi gerekmektedir.<sup>366</sup>

Kaza durumlarında taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin herhangi bir yasal düzenleme gereği bulunmamaktadır. Ölkemizdeki uygulamalar taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelere göre yapılmaktadır.

#### **4.1. 2007 Yılında ıkarılması Öngörölen İkincil Düzenlemeler**

Hava Taşıma İşletmelerinin lisanslandırılmasına ilişkin usul ve esasların düzenlenmesini amaçlayan Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6-A) 01.06.2007 tarih ve 26539 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.<sup>367</sup>

Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Bakım Sistemi Yönetmeliği'nin amacı hava aracı bakımında görev yapan personelin JAA standartlarında yetkilendirilmesi ve

---

<sup>365</sup> Ulusal Program, s: 214

<sup>366</sup> Ulusal Program, s: 215

<sup>367</sup> [www.shgm.gov.tr/doc3/shy6a-2007.doc](http://www.shgm.gov.tr/doc3/shy6a-2007.doc), 14.08.2008

lisanslandırılması olup, 16.05.2007 tarih ve 26524 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.<sup>368</sup>

Hava Aracı Bakım Kuruluşlarının JAA/EASA standartlarında bakım hizmeti vermesini amacıyla Onaylı Bakım Kuruluşları Yönetmeliği Revizyonu (SHY- 145 Rev.1) 17 Temmuz 2007 tarih ve 26585 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanmıştır.<sup>369</sup>

Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Bakım Sistemi Yönetmeliği (SHY-M Rev.1) Avrupa Havacılık Emniyeti Otoritesi (European Aviation Safety Agency - EASA) standartlarını yakalamayı hedeflemektedir. EASA gerekliliği PART-M’e uygun olarak Türk tescilinde bulunan sivil hava araçlarının teknik açıdan uçabilirlik kontrolünün yapılması amacıyla Uçuşa Elverişlilik Sertifikası Verilme ve/veya Temdit Edilme Kuralları Talimatı (SHT-21.1 Rev. 3) düzenlenecektir.

Yer hizmetleri sektöründe, pazara erişim ile ilgili AB mevzuatının aksine, Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22) minimum servis sağlayıcısı şartı getirmeyip, tam tersine yolcu sayısına bağlı olarak maksimum bir sayı belirlemektedir. Yer hizmetleri konusunda tam bir uyumun sağlanabilmesi için Yönetmelik’te bazı değişikliklerin yapılması gerekmektedir. Düzenleme ile yer hizmetleri piyasasına giriş koşulları ve hizmet standartlarının düzenlenmesi amaçlanmaktadır. Yapılacak değişiklikler ve düzenlemelerin tam uyumu, pazara yeni rakiplerin girmesine imkan verecek ve daha rekabetçi bir yer hizmetleri pazarı yaratacaktır.<sup>370</sup>

#### **4.2. 2008 Yılında Çıkarılması Öngörülen İkincil Düzenlemeler**

2008 yılında yolcu mağduriyetiyle ilgili düzenlemelerin yapılması amacıyla Yolcu Hakları Talimatı’nın çıkarılması ve Slot Uygulama Prensipleri Talimatı’nın Yönetmelik haline dönüştürülmesi öngörülmektedir.<sup>371</sup>

<sup>368</sup> [www.shgm.gov.tr/doc3/shy66-01t.pdf](http://www.shgm.gov.tr/doc3/shy66-01t.pdf), 14.08.2008

<sup>369</sup> <https://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/27579.html>, 14.08.2008

<sup>370</sup> Ulusal Program, s: 212

<sup>371</sup> <http://ekutup.dpt.gov.tr/ab/ABMuktesehati/14-Taşımacilik.pdf>, 14.08.2008

Türkiye genel olarak AB yaklaşımı ile uyumlu bir slot tahsis yöntemi izlemektedir. Slot tahsisi konusunda uygulamada istikrar ve güveni sağlamak açısından slot kitapçığının AB düzenlemesindeki ilkeler ışığında geliştirilerek hukuki bir niteliğe kavuşturulması gerekmektedir.<sup>372</sup>

#### **4.3. 2009–2013 Arasında Çıkarılmasında Yarar Görülen Yasal Düzenlemeler**

Tek Avrupa Seması Çerçeve Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme ile Tek Avrupa Hava Sahasının oluşturulabilmesi için gerekli yasal çerçeveyi oluşturmak hedeflenmektedir. Tek Avrupa Hava Sahası Hizmet Sağlama Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme ile hava seyrüsefer hizmetleri sağlanması ile ilgili, Hava Sahası Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme ile hava sahasının düzenlenmesi ve kullanımı ile ilgili yasal çerçevenin oluşturulması sağlanacaktır. Tek Avrupa Hava Sahası Hava Trafik Yönetim Ağı Birlikte İşlerlik Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme çıkarılacaktır.

Hava Sahasının Esnek Kullanımı için Ortak Kurallar Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme ile hava sahasının esnek kullanımı için temel kurallar belirlenecektir. Hava Seyrüsefer Hizmetlerinin Sağlanması için Ortak Gereklere Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme ile hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanmasında ortak kuralların belirlenmesi mümkün olacaktır. Hava Sahası Sınıflandırması Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme ile hava sahası sınıflandırılması ve FL 195 üzerinde<sup>373</sup> görerek uçuş kurallarına göre yapılacak uçuşlar ile ilgili temel kuralların belirlenmesi hedeflenmektedir.<sup>374</sup>

#### **4.4. 2010–2013 Yılları Arasında Çıkarılması Öngörülen İkincil Düzenlemeler**

Bilgisayarlı rezervasyon sistemlerinin işletilmesine yönelik kuralların düzenlenmesi amacıyla Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemleri Talimatı'nın Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü sorumluluğunda çıkarılması öngörülmektedir.<sup>375</sup>

---

<sup>372</sup> Ulusal Program, s: 212

<sup>373</sup> FL 195: 19.500 feet, yaklaşık 6.000 metre

<sup>374</sup> [http://www.abgs.gov.tr/files/Mukteseabat\\_Uyum\\_Programi/14\\_Tasimacilik.pdf](http://www.abgs.gov.tr/files/Mukteseabat_Uyum_Programi/14_Tasimacilik.pdf), 14.08.2008

<sup>375</sup> [http://www.abgs.gov.tr/files/Mukteseabat\\_Uyum\\_Programi/14\\_Tasimacilik.pdf](http://www.abgs.gov.tr/files/Mukteseabat_Uyum_Programi/14_Tasimacilik.pdf), 14.08.2008

## 5. AB 2007 İlerleme Raporu'nda Ulaştırma Politikası<sup>376</sup>

Avrupa Komisyonu 2007 Yılı Türkiye İlerleme Raporu'nda Ulaştırma Politikası alanında yapması gereken çalışmalara 14'ncü fasıl Ulaştırma Politikası başlığı altında değinilmiştir. Raporun Üyelik Yükümlülüklerini Üstlenme Yeteneği bölümünün geniş özetinde, ulaştırma politikaları faslında 16 adet tespit, öneri veya eleştiriye yer verilmiştir.

Ulaştırma Politikası faslı, Genel İşler ve Dış İlişkiler Konseyi (General Affairs and External Relations Council - GAERC) tarafından 11.12.2006 tarihinde Türkiye'ye ilişkin olarak kabul edilen ve 14/15 Aralık 2006'da Avrupa Konseyi tarafından onaylanan kararların kapsadığı sekiz fasıldan biridir.

Ulaştırma sektöründe devlet yardımları konusunda herhangi bir ilerleme kaydedilmemiştir. Türkiye'de devlet yardımlarını düzenleyecek yerleşmiş bir kurum veya hukuki bir çerçeve bulunmamaktadır. Bu konudaki hazırlıklar geri kalmıştır.<sup>377</sup>

Ulaştırma Bakanlığı'nın AB Koordinasyon Dairesi güçlendirilmiştir. Taşımacılık alanındaki devlet yardımları konusunda gelişme kaydedilmemiştir. Türkiye'de devlet yardımlarını düzenleyecek yerleşik kurum veya yasal çerçeve bulunmamaktadır.

### 5.1. Karayolu Ulaşımı

Karayolu taşımacılığı alanında genel olarak ilerleme kaydedilmiştir. Tüm profesyonel sürücülerin mesleki yeterlilik ruhsatlandırması süreci devam etmektedir. 2003 Karayolu Kanunu'nda öngörüldüğü üzere, karayolu ulaştırma piyasasındaki ruhsatlandırılması süreci tamamlanmak üzeredir.

Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Yönetmeliği kabul edilmiştir.

<sup>376</sup> Türkiye 2007 İlerleme Raporu, Avrupa Komisyonu, Brüksel, 6 Kasım 2007, s: 48

<sup>377</sup> T.C. Avrupa Birliği Genel Sekreterliği, 2007 Yılı İlerleme Raporunun Ekonomik Kriterler ve AB Müktesebatına Uyum Bölümlerinin Analizi, s: 12

Ancak Türkiye, Karayollarında Tehlikeli Yük Taşımacılığı Avrupa Sözleşmesi'ne (The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road - ADR)<sup>378</sup> taraf olmadığı için anılan yönetmelik yürürlüğe girememiştir. Karayolları Genel Müdürlüğü, tehlikeli madde güvenlik danışmanlarının yetki ve görevlerini henüz tespit etmemiştir.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kurumsal kapasitesi arttırılmıştır. Karayolları bölge müdürlükleri ile bilgi altyapısını oluşturan ve kara ulaştırmasına ilişkin tüm ruhsatlandırma işlemlerinin elektronik olarak yapılmasını sağlayan bir bilişim teknolojisi sistemi işler hale getirilmiştir. Karayolları Genel Müdürlüğü aynı zamanda yol kenarlarında araçların ağırlığını ve ölçülerini denetleyen yeni bir birim kurmuştur. Karayolları Genel Müdürlüğü 80 ilin Valisiyle, ağırlık ve ölçüm teftişleri konusunda yetki devri amacıyla protokoller imzalamıştır.<sup>379</sup> Ancak Türkiye'deki karayolu ulaştırması yoğunluğu ve trafikteki ağır vasıtaların sayısı ile kıyaslandığında, ölçüm istasyonlarının yetersiz kaldığı görülmektedir. Aşırı yüklü araçların yetersiz denetimi, ulaşım altyapısında daha fazla zarara yol açmakta, yüksek kaza oranlarında da artışa neden olmaktadır. Araçların yola uygunluğu merkezlerinin özelleştirilmesi konusunda bir anlaşma imzalanmıştır.

Ulaştırma Bakanlığı'nın AB Koordinasyon Dairesi'ne yeni personel alınmıştır. Yetkili makamlar arasında politika geliştirme ve koordinasyon konusunda ilerleme kaydedilmiştir ve bu alanda hazırlıklar ilerlemektedir.

## **5.2. Demiryolu Ulaşımı**

Demiryolu taşımacılığı alanında herhangi bir ilerleme kaydedilmemiştir. Mevcut mevzuat topluluk müktesebatı ile uyumlu değildir. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) tekel konumunda olduğu için bir demiryolu

---

<sup>378</sup> Tehlikeli Maddelerin Uluslararası Karayolu Taşınmasına Dair Avrupa Anlaşması (ADR), Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) tarafından düzenlenmiş bir konvansiyon olup, taraf ülkelerin toprakları üzerinden ya da sınırları arasında gerçekleştirilen tehlikeli madde taşınmalarını kapsamaktadır. ADR Konvansiyonu 30 Eylül 1957 tarihinde Cenevre'de imzalanmış ve 29 Ocak 1968 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

<sup>379</sup> Turkey 2007 Progress Report, Commission of the European Communities, Brussels, 06.11.2007, s: 48

piyasası mevcut değildir. TCDD, önemli miktarda zararla işlemektedir ve devlet sübvansiyonuna dayanmaktadır. Bu sektördeki hazırlıklar geri kalmıştır.

### **5.3. Denizyolu Ulaşımı**

Deniz taşımacılığı alanında, mevzuatın uyumunda ve özellikle güvenlikle ilgili idari kapasitenin güçlendirilmesinde iyi düzeyde gelişme kaydedilmiştir. Gemilerin denetlenmesi ve sertifikalandırılması, Ro-Ro yolcu gemileri, yolcu gemilerinin emniyeti ve gemi yolcularının kaydedilmesi, petrol ve diğer zararlı madde kirliliği, gemi trafiği izleme ve bilgi sistemi ile uluslararası gemi ve liman güvenlik kodu (ISPS) konularında yönetmelikler yayımlanmıştır. Liman devleti ve bayrak devleti denetçilerinin eğitimi devam etmektedir.

Uluslararası sözleşmelere (SOLAS-78, SOLAS-88, Mar-Pol Ek'leri III ve IV) taraf olmaya ilişkin süreç henüz tamamlanmamıştır. Türkiye Paris Mutabakat Zaptı'nın kara listesinden gri listesine geçmiştir. Yabancı limanlarda alıkonulan Türkiye bandıralı gemi oranlarında küçük bir gerileme olmuş, ancak bu oran hala %7'yi geçen yüksek bir seviyede seyretmektedir. Piyasaya erişim ve gemi tesciline dair kurallar halen topluluk müktesebatıyla uyumlu değildir. Bu alanda daha fazla ilerleme sağlamak amacıyla hazırlıklar sürdürülmektedir.

### **5.4. Havayolu Ulaşımı**

Hava taşımacılığı alanında gelişme kaydedilmiştir. Hava araçları için sorumluluk sigortası, sivil havacılık alanında olay raporlaması, hava trafik kontrolörlerinin ruhsatlandırılması ve derecelendirilmesi, elektronik güvenlik personelinin ruhsatlandırılması ve sertifikasyonu, güvenlikle ilgili olayların raporlanması ve değerlendirilmesi, onaylanmış bakım kurumları ve ticari hava ulaştırması operatörleri konularında uygulama mevzuatı kabul edilmiştir.

Mali bakımdan özerk hale gelen Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), hizmet bedelleri ve operatörler ile yer hizmetleri kurumlarının

sertifikalandırılmasından gelir elde etmeye başlamıştır. SHGM yeniden yapılanmasını tamamlamış olup çalışan sayısı artırılmış ve Antalya’da bir şube açılmıştır. SHGM’nün önümüzdeki 4 yılda personel sayısının neredeyse 2 kat artırılarak 300’e çıkması beklenmektedir.

Türkiye henüz Komisyon ile “yatay havacılık anlaşması” müzakerelerine başlamamış olup, Topluluk hukukunun temel bir gerekliliği olan Topluluk Tahsisini kabul etmemektedir. Hava Trafik Yönetimi, bölgesel işbirliği eksikliğinden ötürü zarar görmektedir. Türkiye’deki hava kontrol merkezleri ile (Güney) Kıbrıs hava kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği, Lefkoşa Uçuş Bilgi Hattı’nda (FIR) hava emniyetini ciddi anlamda tehlikeye sokmaktadır. Bu sektördeki hazırlıklar iyi bir hızda ilerlemektedir.

### **5.5. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T)**

Trans-Avrupa Ağları (TEN) alanında iyi bir ilerleme gerçekleştirilmiştir. Ulaşım Altyapı İhtiyaçları Değerleme Çalışması (Transport Infrastructure Needs Assessment TINA) tamamlanma aşamasına yaklaşmaktadır. Anılan çalışma, TEN-T Ulaşımın gelişimine temel teşkil edecek olan çekirdek ulaşım ağını tanımlamaktadır. Topluluk finansmanı için önerilenler de dahil olmak üzere çekirdek ağa ilişkin projelerin değerlendirilmesi ekonomik ve teknik çalışmaları gerektirmektedir.<sup>380</sup>

TEN-T Ulaştırma alanının geliştirilmesi bakımından iyi derecede ilerleme kaydedilmiştir. Ancak, nihai TINA raporunun onaylanması gerekmektedir. Büyük çaplı alt yapı ulaştırma projelerinin gereği gibi ve zamanlıca uygulanabilmeleri için bir şart olarak idari kapasitenin güçlendirilmesine özel önem verilmelidir.<sup>381</sup>

### **5.6. Değerlendirme**

Ulaştırma sektörünün AB müktesebatına uyumunda bir miktar ilerleme kaydedildiği söylenebilir. Türk Ulaştırma Mevzuatının AB Müktesebatı’na uyum

---

<sup>380</sup> Türkiye 2007 İlerleme Raporu, s: 56

<sup>381</sup> Türkiye 2007 İlerleme Raporu, s: 57

durumu homojen olmayan – kısmi olarak değerlendirilmektedir. Karayolu sektörü büyük ölçüde müktesebata uyumludur. Demiryolu sektöründe hiçbir ilerleme gözlenmemiştir. Demiryolu sektörünün yeniden yapılandırılmasına ilişkin kararlar henüz alınmamıştır. Türkiye deniz ve hava taşımacılığı konusunda ilgili uluslararası sözleşmelerin tümüne taraf değildir. Güneydoğu Akdeniz bölgesindeki hava emniyetine ilişkin tehlikeler ele alınmamıştır. Türkiye, ulaştırma araçları üzerindeki kısıtlamalar dahil olmak üzere, malların serbest dolaşımı bağlamındaki tüm kısıtlamaları kaldırmamıştır. Türkiye'nin ulaştırma sektöründe idari kapasitesini güçlendirmeye devam etmesi gerekmektedir.

(Güney) Kıbrıs işletimindeki taşıtlar ve uçaklar ile son durağı (Güney) Kıbrıs olan taşıtlar ve uçaklar da dahil olmak üzere, malların serbest dolaşımı önündeki engeller kaldırılmadığı müddetçe, Türkiye'nin bu alandaki müktesebata tamamen uyum sağlanması mümkün olmayacağı değerlendirilmektedir.<sup>382</sup>

## **6. Dördüncü Gözden Geçirilmiş Katılım Ortaklığı Belgesi**

Dördüncü Gözden Geçirilmiş Katılım Ortaklığı Belgesi'nde yer alan ilkeler, öncelikler ve koşullara dair Konsey Kararı 26 Şubat 2008 tarihli AB Resmi Gazetesi'nde yayımlanmıştır.<sup>383</sup>

- Türk demiryolu taşımacılık pazarını kademeli olarak açmak ve altyapı yönetimi ve hizmet sağlamaya ilişkin fonksiyonların ayrımını sağlamak için Demiryolu Çerçeve Kanunu çıkarılmalıdır.
- Kirliliğin önlenmesine özel önem verilerek, denizcilik sektöründe uyum ve uygulama sürdürülmelidir. Türk filosunun güvenlik kaydının iyileştirilmesi ve deniz güvenlik müktesebatının uygulanması da dahil olmak üzere, denizcilik idaresi daha da güçlendirilmelidir.

---

<sup>382</sup> Türkiye 2007 İlerleme Raporu, s: 49

<sup>383</sup> [http://www.abgs.gov.tr/files/AB\\_Iliskileri/Tur\\_En\\_Realitons/Apd/turkey\\_apd\\_2008.pdf](http://www.abgs.gov.tr/files/AB_Iliskileri/Tur_En_Realitons/Apd/turkey_apd_2008.pdf), 14.08.2008



- Havacılık alanında, Güneydoğu Akdeniz Bölgesi hava güvenliğini temin etmek amacıyla gerekli haberleşmenin sağlanması için teknik çözüme yönelik çalışmalar yapılmalıdır.
- Topluluk Tahsisi'nin tanınma süreci başlatılmalı ve Tek Avrupa Hava Sahası'na ilişkin müktesebatın uyumlaştırılması için bir strateji belirlenmelidir.
- Sivil hava güvenliği alanındaki Avrupa Sivil Havacılık Konferansı politika bildiriminin ilgili hükümleri uyumlaştırılmalıdır.

AB'nin Katılım Ortaklığı Belgesinin ardından Türkiye'nin detaylı reform planlarının yer aldığı 2008 Ulusal Programı'nı hazırlayarak AB'ne sunması beklenmektedir.

## SONUÇ

Türkiye’de kaza oranının AB’den 6 kat daha fazla olması nedeniyle, karayolu güvenliğinin iyileştirilmesi için atılması gereken adımlar bulunmaktadır.<sup>384</sup> Türkiye’de küçük ölçekli ve kayıt dışı oyuncuların çokluğu sektörün güçlenmesini engellemektedir. Lisanslama sisteminin karmaşıklığı, düzenlemelerin uygulanmasını zorlaştırmaktadır. Mevzuatın uygulanması ile ilgili kurumsal kapasitesinin artırılması ve kurumlar arasında koordinasyonun güçlendirilmesi gerekmektedir. Yeni kanunun uygulanması, sektörün güçlenmesine ve oyuncularının ölçek ekonomisine ulaşmasına yardımcı olacaktır.

Şehir içi, şehirlerarası ve yurtdışı taşımacılıkta demiryolları tekrar canlanmaktadır. AB’nin desteklediği ulaşım projelerinin büyük bir bölümü demiryolu projesidir. Kombine yük taşımacılığında ve limanların kara ile bağlantılarında demiryollarına öncelik verilmelidir. Demiryolu Çerçeve Kanunu ve TCDD Kanunu ile finansal ve kurumsal olarak dikey ayırım, demiryolu sektöründe AB ile uyumun temelini oluşturur. TCDD altyapı yönetiminde doğal olarak, Türkiye Demiryolu Taşımacılık A.Ş. DETAŞ lehine bir eğilim olabilir. TCDD altyapı yönetiminin, erişim bedeli, hat tahsisi veya asimetrik bilgi akışı gibi konularda tekel durumunu kullanması engellenmelidir. Altyapıya eşit ve adil erişim sağlanması rekabet açısından önemli bir gerekliliktir. Hat ve vagon yatırımlarının finanse edilmesi, Kamu Hizmet Yükümlülüğü ve devlet yardımları prensiplerine göre çerçevelenmelidir. Demiryolu hizmetlerinin Kamu Hizmet Yükümlülüğü daha şeffaf ve daha rekabete açık bir halde düzenlenmelidir. Farklı performans hedefleri olan bağımsız DUGEM Rekabeti Düzenleme Makamı ve DUGEM Emniyet Makamı arasında yakın işbirliği sağlanması takip edilmelidir.

Türk gemileri, Paris MoU’da Siyah Liste’den Gri Liste’ye geçmiş ancak Beyaz Liste’ye geçme şansını henüz yakalayamamıştır. Türkiye’de birçok limanlar

---

<sup>384</sup> AB Ulaştırma Politikası, İktisadi Kalkınma Vakfı, <http://www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58.pdf>, 29.06.2008

özelleştirilmiş veya özelleştirme sürecindedir. İlerleme Raporu'nun deniz taşımacılığı bölümünde, Türkiye'nin AB müktesebatını benimsenmiş olduğu belirtilmiştir. Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO'nun deniz emniyet ve güvenliği ile ilgili düzenlemelerinin kabul edilmesi gerekmektedir. Pazar giriş düzenlemeleri açısından, gemi kayıt yönetmelikleri gözden geçirilmelidir. Türk Bayrağı taşıyan gemilere yakıt vergisi muafiyeti sağlayan sistem, devlet yardımları kuralları ile çelişmektedir. AB müktesebatının kabul edilmesi, Türk limanlarının ve denizcilik hizmetlerinin etkinliğine engel olan zorlukların azalmasına yardımcı olacaktır.

Havayolu ulaşımında uyum çalışmaları ağırlıklı olarak 2009–2013 dönemine bırakılmıştır. Türkiye, Avrupa Tek Hava Sahası Anlaşması'na katılım sürecinde, Paris MoU üyeliğinde olduğu gibi, Kıbrıs sorunu yüzünden zorlanmaktadır. AB müktesebatına uyum Türkiye'nin Tek Avrupa Hava Sahası'na katılımı anlamına gelecektir. AB taşımacıları iç hatlar da dahil olmak üzere, Türkiye pazarında hizmet vermeye başlayabilecek, Türk şirketleri de AB ülkelerinde herhangi bir ayrımcılık olmadan çalışabilecektir. AB hava taşımacılığı müktesebatının uyarlanması, havayolu işletmeleri için daha eşit şartlar sağlayacaktır. Düzenlemelerin uyumu için Türkiye'nin, ikili hava taşımacılık anlaşmalarını yeniden düzenlemesi, milli bayrak taşıyıcısı THY'nin yararına uluslararası hatlarda yaratılan yasal duopollerden ve fiyat düzenlemelerinden uzaklaşması gerekir. Devlet yardımları denetleme yönetmeliğinin uyumu daha şeffaf ve adil bir düzenleme ve uygulama için yardımcı olacaktır.

Trans-Avrupa Ağları başlığında öngörülen tek düzenleme Ulaştırma Altyapı İhtiyaç Değerlendirmesi Çalışmasının kabulüne ilişkin Yüksek Planlama Kurulu YPK Kararı'dır.<sup>385</sup>

Ulusal dış politikamız ve milli çıkarlarımıza aykırı olarak değerlendirilen düzenlemeler dışında, AB müktesebatına uyum sağlanması, Türkiye'nin ve ulaştırma sektörünün yararına olacaktır. Sektörde rekabetin artması ile kaliteli hizmete uygun fiyata ulaşma imkanı artacaktır. Ekonomik getirilerin yanı sıra, trafik kazalarının ve

---

<sup>385</sup> [www.ikv.org.tr/pdfs/ca3f10f9.pdf](http://www.ikv.org.tr/pdfs/ca3f10f9.pdf), 14.08.2008, s: 17

ölümlerin azalması, çevre kirliliğinin kontrol altına alınması, bütün bireyler için yaşam standardını yükseltecek gelişmelerdir.

## **KAYNAKLAR**

Aeronautics Research, 2002-2006 Projects, Project Synopses – Volume 2, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2008

Building Bridges, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2007

Cansevdi, Hürrem, Editör, Avrupa Birliği'nin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye'nin Uyumu, İKV İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, İstanbul, Aralık 2004

EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2007/2008, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2008

Flying Together, EU Air Transport Policy, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2007

Keep Europe Moving, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg 2006

Maritime Transport Policy, European Commission DG Energy and Transport, 2006

Road Transport Policy, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2006

Simo PASI, Statistics in Focus, Transport, 83/2007, Eurostat, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2007

Trans-European Transport Network, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2005

White Paper, European Transport Policy For 2010: Time To Decide, 2001

Sinan Ülgen, Selen Sarısoy Guerin, Mahmut Tekçe, Second Generation Structural Reforms: De-Regulation and Competition in Infrastructure Industries, The Evolution of the Turkish Telecommunications, Energy and Transport Sectors in light of EU Harmonization, Kasım 2007,

[www.edam.org.tr/images/pdf/projeler/edam\\_report.eng.pdf](http://www.edam.org.tr/images/pdf/projeler/edam_report.eng.pdf), 23.06.2008

Avrupa Komisyonu Resmi İnternet Sitesi

[ec.europa.eu/environment/climat/aviation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm)

[ec.europa.eu/environment/climat/climate\\_action.htm](http://ec.europa.eu/environment/climat/climate_action.htm)

[ec.europa.eu/environment/climat/gge.htm](http://ec.europa.eu/environment/climat/gge.htm)

[ec.europa.eu/idabc/en/document/2282/5637](http://ec.europa.eu/idabc/en/document/2282/5637)

[ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/facts\\_fig\\_en\\_bat\\_060523.pdf](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/facts_fig_en_bat_060523.pdf)

[ec.europa.eu/ten/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/ten/index_en.html)

[ec.europa.eu/ten/transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/ten/transport/index_en.htm)

[ec.europa.eu/transport/air\\_portal/internal\\_market/competition\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/internal_market/competition_en.htm)

[ec.europa.eu/transport/air\\_portal/internal\\_market/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/internal_market/index_en.htm)

[ec.europa.eu/transport/air\\_portal/international/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/index_en.htm)

[ec.europa.eu/transport/air\\_portal/traffic\\_management/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/index_en.htm)

[ec.europa.eu/transport/air\\_portal/traffic\\_management/ses2/doc/communication/com\\_2008\\_0389\\_1\\_communication\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/ses2/doc/communication/com_2008_0389_1_communication_en.pdf)

[ec.europa.eu/transport/air\\_portal/traffic\\_management/ses2/doc/presskit/2008\\_06\\_25\\_ses2\\_presskit\\_fiche\\_05\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/ses2/doc/presskit/2008_06_25_ses2_presskit_fiche_05_en.pdf)

[ec.europa.eu/transport/air\\_portal/traffic\\_management/ses2/index\\_en.htm#citizens](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/ses2/index_en.htm#citizens)

[ec.europa.eu/transport/maritime/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/maritime/index_en.htm)

[ec.europa.eu/transport/maritime/policy/cabotage\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/maritime/policy/cabotage_en.htm)

[ec.europa.eu/transport/maritime/safety/2000\\_erika\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/2000_erika_en.htm)

[ec.europa.eu/transport/maritime/safety/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/index_en.htm)

[ec.europa.eu/transport/rail/legislation/mne\\_table\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/legislation/mne_table_en.htm)

[ec.europa.eu/transport/rail/overview/current\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/current_en.htm)

[ec.europa.eu/transport/rail/overview/fascinating\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/fascinating_en.htm)

[ec.europa.eu/transport/rail/overview/infrastructure\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/infrastructure_en.htm)

[ec.europa.eu/transport/rail/overview/infrastructure\\_implement\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/infrastructure_implement_en.htm)

[ec.europa.eu/transport/rail/overview/white\\_paper\\_1996\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/white_paper_1996_en.htm)  
[ec.europa.eu/transport/rail/overview/white\\_paper\\_2001\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/white_paper_2001_en.htm)  
[ec.europa.eu/transport/rail/package2003/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/package2003/index_en.htm)  
[ec.europa.eu/transport/rail/package2003/new\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/package2003/new_en.htm),  
[ec.europa.eu/transport/road/legislation/doc/sec\\_2007\\_635\\_impact\\_full\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road/legislation/doc/sec_2007_635_impact_full_en.pdf)  
[ec.europa.eu/transport/road/policy/access\\_market/doc/2006\\_05\\_01\\_overview\\_cabotage.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/access_market/doc/2006_05_01_overview_cabotage.pdf)  
[ec.europa.eu/transport/road/policy/access\\_market/rules\\_admission\\_occupation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/access_market/rules_admission_occupation_en.htm)  
[ec.europa.eu/transport/road/policy/access\\_market/rules\\_road\\_haulage\\_cabotage\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/access_market/rules_road_haulage_cabotage_en.htm)  
[ec.europa.eu/transport/road/policy/access\\_market/rules\\_road\\_haulage\\_driver\\_attestation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/access_market/rules_road_haulage_driver_attestation_en.htm)  
[ec.europa.eu/transport/road/policy/access\\_market/rules\\_road\\_haulage\\_general\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/access_market/rules_road_haulage_general_en.htm)  
[ec.europa.eu/transport/road/policy/access\\_market/rules\\_road\\_haulage\\_hired\\_vehicles\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/access_market/rules_road_haulage_hired_vehicles_en.htm)  
[ec.europa.eu/transport/road/policy/access\\_market/rules\\_road\\_passenger\\_cabotage\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/access_market/rules_road_passenger_cabotage_en.htm)  
[ec.europa.eu/transport/road/policy/access\\_market/rules\\_road\\_passenger\\_general\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/access_market/rules_road_passenger_general_en.htm)  
[ec.europa.eu/transport/road/policy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/index_en.htm)  
[ec.europa.eu/transport/road/policy/road\\_charging/charging\\_tolls\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/road_charging/charging_tolls_en.htm)  
[ec.europa.eu/transport/road/policy/road\\_charging/charging\\_vehicle\\_fuel\\_taxes\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/road_charging/charging_vehicle_fuel_taxes_en.htm)  
[ec.europa.eu/transport/road/policy/social\\_provision/social\\_driving\\_time\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_driving_time_en.htm)  
[ec.europa.eu/transport/road/policy/social\\_provision/social\\_tachograph\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_tachograph_en.htm)  
[ec.europa.eu/transport/road/policy/social\\_provision/social\\_working\\_time\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_working_time_en.htm)  
[ec.europa.eu/transport/road/studies/doc/2006\\_03\\_road\\_cabotage\\_study\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road/studies/doc/2006_03_road_cabotage_study_en.pdf)  
[ec.europa.eu/transport/roadsafety/road\\_safety\\_observatory/care\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/road_safety_observatory/care_en.htm)  
[ec.europa.eu/transport/transport\\_policy\\_review/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/index_en.htm)  
[ec.europa.eu/transport/maritime/safety/2000\\_erika\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/2000_erika_en.htm)

[era.europa.eu/public/about/Pages/default.aspx](http://era.europa.eu/public/about/Pages/default.aspx)

[era.europa.eu/public/about/pages/informationanddocumentation.aspx](http://era.europa.eu/public/about/pages/informationanddocumentation.aspx)

[europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l24264.htm](http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l24264.htm)

#### T.C. Avrupa Birliği Genel Sekreterliği

[www.abgs.gov.tr/files/AB\\_Iliskileri/Tur\\_En\\_Realitons/Apd/turkey\\_apd\\_2008.pdf](http://www.abgs.gov.tr/files/AB_Iliskileri/Tur_En_Realitons/Apd/turkey_apd_2008.pdf)

[www.abgs.gov.tr/files/Muktesebat\\_Uyum\\_Programi/14\\_Tasimacilik.pdf](http://www.abgs.gov.tr/files/Muktesebat_Uyum_Programi/14_Tasimacilik.pdf)

[www.abgs.gov.tr/index.php?p=40558&l=1](http://www.abgs.gov.tr/index.php?p=40558&l=1)

#### AIRBUS

[www.airbus.com/en/airbusfor/analysts/](http://www.airbus.com/en/airbusfor/analysts/)

#### Denizcilik Msteşarliğı

[www.denizcilik.gov.tr/mevzuat/ulusalmev.asp?туру=ynetmelik](http://www.denizcilik.gov.tr/mevzuat/ulusalmev.asp?туру=ynetmelik)

[www.denizcilik.gov.tr/tr/calismalar/vts.asp](http://www.denizcilik.gov.tr/tr/calismalar/vts.asp),

[www.denizcilik.gov.tr/tr/Haber/HaberOku.asp?ID=336](http://www.denizcilik.gov.tr/tr/Haber/HaberOku.asp?ID=336)

#### DENİZ TİCARET ODASI

[www.denizticaretodasi.org/detportal/Portals/Documents/sectorreport2006.pdf](http://www.denizticaretodasi.org/detportal/Portals/Documents/sectorreport2006.pdf)

#### Devlet Limanlar Havameydanları İnşaatı

[www.dlh.gov.tr/dlh/dlh-anasayfa1](http://www.dlh.gov.tr/dlh/dlh-anasayfa1)

#### Devlet Planlama Teşkilatı

[ekutup.dpt.gov.tr/ab/ABMuktesebatı/14-Tařimacilik.pdf](http://ekutup.dpt.gov.tr/ab/ABMuktesebatı/14-Tařimacilik.pdf)

[ekutup.dpt.gov.tr/ab/uyum/c4a.pdf](http://ekutup.dpt.gov.tr/ab/uyum/c4a.pdf)

[www.dpt.gov.tr/bgyu/ouk/ukp2.pdf](http://www.dpt.gov.tr/bgyu/ouk/ukp2.pdf)

[www.dpt.gov.tr/files/Kep30112004.pdf](http://www.dpt.gov.tr/files/Kep30112004.pdf)

#### Dış Ticaret Msteşarliğı

[www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/KonjokturIzlemeDb/ulastirma.doc](http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/KonjokturIzlemeDb/ulastirma.doc)

[www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/AB/TeknikMevzuatDb/IPA\\_Hakkında\\_Not.doc](http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/AB/TeknikMevzuatDb/IPA_Hakkında_Not.doc)



### Emniyet Genel Müdürlüğü

[www.egm.gov.tr/tuddb/Trafik\\_Uygulama\\_Denetleme/karayollari%20trafik%20yonetmeligi.htm](http://www.egm.gov.tr/tuddb/Trafik_Uygulama_Denetleme/karayollari%20trafik%20yonetmeligi.htm)

[www.euractiv.com/en/transport/eu-agrees-greener-truck-tolling-scheme/article-150935](http://www.euractiv.com/en/transport/eu-agrees-greener-truck-tolling-scheme/article-150935)

### Euroncap

[www.euroncap.com/about.aspx](http://www.euroncap.com/about.aspx)

[www.europarl.europa.eu/facts/4\\_5\\_1\\_en.htm](http://www.europarl.europa.eu/facts/4_5_1_en.htm)

[www.iata.org/whatwedo/environment/climate\\_change.htm](http://www.iata.org/whatwedo/environment/climate_change.htm)

[www.icao.int/icao/en/trivia/freedoms\\_air.htm](http://www.icao.int/icao/en/trivia/freedoms_air.htm)

### İktisadi Kalkınma Vakfı

[www.ikv.org.tr/pdfs/ca3f10f9.pdf](http://www.ikv.org.tr/pdfs/ca3f10f9.pdf)

[www.ikv.org.tr/pdfs/ulastirma.pdf](http://www.ikv.org.tr/pdfs/ulastirma.pdf)

[www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58.pdf](http://www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58.pdf)

### JAA

[www.jaa.nl/introduction/introduction.html](http://www.jaa.nl/introduction/introduction.html)

### Karayolları Genel Müdürlüğü

[www.kgm.gov.tr](http://www.kgm.gov.tr)

[www.kgm.gov.tr/asps/strateji.pdf](http://www.kgm.gov.tr/asps/strateji.pdf)

### Marmaray

[www.marmaray.com/turkish/general.html](http://www.marmaray.com/turkish/general.html)

[www.marmaray.com/turkish/technical.html](http://www.marmaray.com/turkish/technical.html)

### Adalet Bakanlığı

[www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/406.html](http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/406.html)

[www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/1107.html](http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/1107.html)

[www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/26881.html](http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/26881.html)  
[www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/27244.html](http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/27244.html)  
[www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/27385.html](http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/27385.html)  
[www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/27579.html](http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/27579.html)

Özcan, Z, AB'a Altından Kota, Aksiyon Dergisi,  
[www.kobifinans.com.tr/bilgi\\_merkezi/020904/11091/9](http://www.kobifinans.com.tr/bilgi_merkezi/020904/11091/9)

Özdem, Cavit, Ulaştırma Sistemi ve Dış Ticaretimiz,  
[www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/ead/konjokturizlemedb/ulsis.doc](http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/ead/konjokturizlemedb/ulsis.doc)

#### Paris MoU

[www.parismou.org](http://www.parismou.org)  
[www.parismou.org/upload/anrep/PSC\\_annual\\_report\\_20071.pdf](http://www.parismou.org/upload/anrep/PSC_annual_report_20071.pdf)

#### Rekabet Kurumu

[www.rekabet.gov.tr/index.php?Sayfa=kararliste](http://www.rekabet.gov.tr/index.php?Sayfa=kararliste)

#### Reuters

[www.reuters.com/article/rbssIndustryMaterialsUtilitiesNews/idUSL0937767020080](http://www.reuters.com/article/rbssIndustryMaterialsUtilitiesNews/idUSL0937767020080)  
109

#### Sivil Havacılık Genel müdürlüğü

[www.shgm.gov.tr/doc/frapor.pdf](http://www.shgm.gov.tr/doc/frapor.pdf)  
[www.shgm.gov.tr/doc/hyi.xls](http://www.shgm.gov.tr/doc/hyi.xls)  
[www.shgm.gov.tr/doc3/shy66-01t.pdf](http://www.shgm.gov.tr/doc3/shy66-01t.pdf)  
[www.shgm.gov.tr/doc3/shy6a-2007.doc](http://www.shgm.gov.tr/doc3/shy6a-2007.doc)  
[www.shgm.gov.tr/doc3/slot.doc](http://www.shgm.gov.tr/doc3/slot.doc)  
[www.shgm.gov.tr/index2.html](http://www.shgm.gov.tr/index2.html)

#### TBMM

[www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k5795.html](http://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k5795.html)

### TCDD

[www.tcdd.gov.tr/bilgiedinme/anastatu.htm](http://www.tcdd.gov.tr/bilgiedinme/anastatu.htm)  
[www.tcdd.gov.tr/genel/ankisthizliproje.htm](http://www.tcdd.gov.tr/genel/ankisthizliproje.htm)  
[www.tcdd.gov.tr/genel/ankkonyahizliproje.htm](http://www.tcdd.gov.tr/genel/ankkonyahizliproje.htm)  
[www.tcdd.gov.tr/genel/hakkimizda.htm](http://www.tcdd.gov.tr/genel/hakkimizda.htm)  
[www.tcdd.gov.tr/genel/tarihce.htm](http://www.tcdd.gov.tr/genel/tarihce.htm)  
[www.tcdd.gov.tr/kurumsal/apk/yy.pdf](http://www.tcdd.gov.tr/kurumsal/apk/yy.pdf)  
[www.tcdd.gov.tr/yolcu/ist/istatistikler.pdf](http://www.tcdd.gov.tr/yolcu/ist/istatistikler.pdf)  
[www.tcdd.gov.tr/yuk/sahibineaitvg.htm](http://www.tcdd.gov.tr/yuk/sahibineaitvg.htm)  
[www.tcdd.gov.tr/yuk/yukindex.htm](http://www.tcdd.gov.tr/yuk/yukindex.htm)  
[www.tcdd.gov.tr/yuk/yukistatistik.htm](http://www.tcdd.gov.tr/yuk/yukistatistik.htm)

### THY, Haziran 2008 Faaliyet Raporu,

[www.thy.com/download/investor\\_relations/annual\\_reports/THYAO\\_YKFaaliyet\\_Raporu\\_Kons\\_Haziran\\_2008.pdf](http://www.thy.com/download/investor_relations/annual_reports/THYAO_YKFaaliyet_Raporu_Kons_Haziran_2008.pdf)

### Türkiye İstatistik Kurumu

[www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab\\_id=622](http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=622)  
[www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab\\_id=623](http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=623)  
[www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab\\_id=626](http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=626)  
[www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab\\_id=627](http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=627)

### Ulaştırma Bakanlığı

[www.ubak.gov.tr/tr/kugm/dosyalar/diger/y37.doc](http://www.ubak.gov.tr/tr/kugm/dosyalar/diger/y37.doc)  
[www.ubak.gov.tr/tr/kugm/dosyalar/diger/y52.doc](http://www.ubak.gov.tr/tr/kugm/dosyalar/diger/y52.doc)  
[www.ubak.gov.tr/tr/kugm/dosyalar/diger/y53.doc](http://www.ubak.gov.tr/tr/kugm/dosyalar/diger/y53.doc)  
[www.ubak.gov.tr/tr/kugm/kara.php?komut=mevkanunlar](http://www.ubak.gov.tr/tr/kugm/kara.php?komut=mevkanunlar)  
[www.ubak.gov.tr/tr/kugm/kara.php?komut=yonetmelik1](http://www.ubak.gov.tr/tr/kugm/kara.php?komut=yonetmelik1)  
[www.ubak.gov.tr/tr/kugm/kara.php?komut=yonetmelik2](http://www.ubak.gov.tr/tr/kugm/kara.php?komut=yonetmelik2)  
[www.ubak.gov.tr/ubak/tr/proje.php](http://www.ubak.gov.tr/ubak/tr/proje.php)

Uluslararası Nakliyeciler Derneği

[www.und.org.tr/index.php?go=haberdetay.php&id=269](http://www.und.org.tr/index.php?go=haberdetay.php&id=269)

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği

[www.utikad.org.tr](http://www.utikad.org.tr)

Dünya Bankası

[www.worldbank.org/projects](http://www.worldbank.org/projects)

TRACECA

[www.zucder.org.tr/docs/traceca.pdf](http://www.zucder.org.tr/docs/traceca.pdf)

[www.traceca-org.org/default.php?l=en](http://www.traceca-org.org/default.php?l=en)

Diğer

[www.tudor.lu/cms/lisbonne2008/publishing.nsf/0/40C7A7D662AB32A6C12572260](http://www.tudor.lu/cms/lisbonne2008/publishing.nsf/0/40C7A7D662AB32A6C12572260)

[059276C/\\$file/3\\_Torben\\_Holvad.pdf](#), 24.06.2008

[www.sedefed.org/default.aspx?pid=55043&nid=44623](http://www.sedefed.org/default.aspx?pid=55043&nid=44623)