

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

**AVRUPA BİRLİĞİ ULAŞTIRMA POLİTİKASINA  
UYUM SÜRECİNDE BİR İNCELEME:  
TÜRKİYE HAVA TRAFİK KONTROL HİZMETLERİ**

**Erdem AYDIN**

Danışman  
**Prof. Dr. Canan BALKIR**

2008

## YEMİN METNİ

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “**Avrupa Birliği Ulaştırma Politikasına Uyum Sürecinde Bir İnceleme: Türkiye Hava Trafik Kontrol Hizmetleri**” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluşturulduğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih

05/03/2008

Erdem AYDIN

## YÜKSEK LİSANS TEZ SINAV TUTANAĞI

### Öğrencinin

**Adı ve Soyadı** : Erdem AYDIN  
**Anabilim Dalı** : Avrupa Birliği  
**Programı** :  
**Tez Konusu** : Avrupa Birliği Ulaştırma Politikasına Uyum Sürecinde  
Bir İnceleme: Türkiye Hava Trafik Kontrol Hizmetleri  
**Sınav Tarihi ve Saati** :...../...../.....

Yukarıda kimlik bilgileri belirtilen öğrenci Sosyal Bilimler Enstitüsü'nün ..... tarih ve ..... Sayılı toplantısında oluşturulan jürimiz tarafından Lisansüstü Yönetmeliğinin 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	<input type="radio"/>	OY BİRLİĞİ ile	<input type="radio"/>
DÜZELTME	<input type="radio"/>	OY ÇOKLUĞU	<input type="radio"/>
RED edilmesine	<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, Fullbright vb.) aday olabilir.	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

### İMZA

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

## ÖZET

### Yüksek Lisans Tezi

**Avrupa Birliği Ulaştırma Politikasına Uyum Sürecinde Bir İnceleme: Türkiye  
Hava Trafik Kontrol Hizmetleri  
Erdem AYDIN**

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

AB üyesi ülkelerin liderleri, 6 Ekim 2004 tarihinde yayımlanan Avrupa Komisyonu raporu doğrultusunda, 17 Aralık 2004 tarihinde gerçekleştirilen Brüksel Zirvesi'nde "Türkiye ile 3 Ekim 2005 tarihinde katılım müzakerelerinin başlatılması" kararını almıştır. Bu karar, Türkiye-Avrupa Topluluğu ilişkilerinde yeni bir dönemin başlangıcını oluşturmuştur. Türkiye, adaylığının teyit edildiği Helsinki Zirvesi'nden bu yana Kopenhag siyasi kriterlerine uyum yönünde gerçekleştirdiği kapsamlı reformlarla üyelik yolunda önemli mesafe katetmiştir. Ancak Birliğin toplumsal yaşamını düzenleyen tüm hukuk kurallarının oluşturduğu AB müktesebatının benimsenmesi ve uygulanması anlamına gelen müzakere süreci, Türkiye açısından her alanda çok daha kapsamlı bir dönüşümü gerektirmektedir. Bu da, önümüzdeki dönemde her alandaki Türk mevzuatını AB müktesebatına uyumlaştırma çalışmalarına özel önem verilmesini gerektirmektedir.

Bu çalışmanın amacı, AB ile yürütölen katılım müzakereleri sürecinde ele alınacak müktesebat başlıklarından biri olan "Ulaştırma Politikası" başlığı ve bu politikada bir alt sektör olarak ele alınan Hava Ulaştırma Politikası kapsamında Türkiye Hava Trafik Kontrol Hizmetlerinin bu politikalara uyum durumunun, sivil havacılığı düzenleyen uluslararası antlaşmalar ve kurumlar hakkındaki bilgiler eşliğinde incelenmesidir. Yaşanan küreselleşmeyle birlikte hava taşımacılığı, taşımacılık türleri arasında önemli bir yer tutmaktadır. Her yıl katlanarak büyüyen sektör ve artan hava trafiği doğrultusunda ise uçuş emniyeti en önemli unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Kurum olarak hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları ve insan faktörü olarak hava trafik kontrolörleri

ise bu unsurun önemli temsilcilerindedir. Bu bağlamda tezde çalışmanın önemli bir amacı olarak hava trafik kontrol hizmeti ve ülkemizde çok bilinmeyen ancak gelişmiş ülkelerde büyük saygınlık gören hava trafik kontrolörlüğü mesleği ayrıntılı olarak anlatılmaya çalışılmıştır. Hava trafik yönetimine ilişkin olarak ele alınan güncel konuların ve kavramların halen aktif olarak görev yapan hava trafik kontrolörlerine de faydalı olacak bilgiler içermesine çalışılmıştır. Türkiye ve AB üyesi ülkeler hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları hakkında özet bilgiler verilerek karşılaştırmalar yapılmış, AB hava trafik yönetimi mevzuatına yer verilerek Türkiye'nin bu mevzuata uyum durumu incelenmiştir.

**Anahtar Kelimeler: Avrupa Birliği, Ulaştırma, Hava Trafik Kontrolörü,  
Hava Seyrüsefer.**

## **ABSTRACT**

### **M.A Dissertation**

#### **A Study On The Process Of Harmonization To The EU Common Transport Policy :Air Traffic Control Services of Turkey**

**Erdem AYDIN**

**Dokuz Eylul University**

**Institute Of Social Sciences**

**EU Studies Graduate Department**

**Leaders of the European Union countries in the Brussels Summit, performed on 17th December 2004, adopted to start accession negotiations with Turkey on 3rd December 2004, in accordance with the European Commission's report issued on 6th October 2004. This decision means the beginning of a new era on the relations of Turkey and European Community. Turkey has advanced considerable way for the membership with comprehensive reforms for the harmonisation to Copenhagen Political Criteria since Helsinki Summit where its candidacy has been confirmed. Nevermore negotiation process which means of accepting and applying complete level of rules composing European social life requires, more comprehensive transformation for the purpose of Turkey. And this requires, in the forthcoming days, to make much of importance for the harmonisation of Turkish Legislation to Acquis Communautaire.**

**Purpose of this study is to analyse the "Transportation Policy" title, which is one of the titles will taken into hand while the accession negotiations with EU, and cohesion situation of Turkish Air Traffic Control Services, accompanied with international treaties and institutions which are drawing up civil aviation, within the context of Air Transportation Policy. In conjunction with globalisation, air transportation has an important place among other transportation manners. In this exponentially growing sector, air safety seems the most important issue. Air traffic service providers as institutions and air**

**traffic controllers as human factor are some of the most important components. In this context in this thesis, as one of the fundamental purpose of the study, air traffic control service and profession of air traffic controlling, which is less known in our country but is being held in high estimation in developed countries, has been tried to explained particularly. Also its tried to give contemporary information and senses regarding air traffic management to the air traffic controllers who are working currently. Brief information given about Turkey and EU member countries' air traffic service providers accompanied by comparisons and EU air traffic management legislation have been defined and cohesion situation of Turkey have been assessed.**

**Key Words: European Union, Transportation, Air Traffic Controller,  
Air Navigation.**

**AVRUPA BİRLİĞİ ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASINA UYUM  
SÜRECİNDE BİR İNCELEME: TÜRKİYE HAVA TRAFİK KONTROL  
HİZMETLERİ**

YEMİN METNİ .....	ii
TUTANAK .....	iii
ÖZET .....	iv
ABSTRACT .....	vi
İÇİNDEKİLER .....	viii
KISALTMALAR .....	xi
TABLolar LİSTESİ .....	xiii
ŞEKİLLER LİSTESİ .....	xiii
EKLER LİSTESİ .....	xiv
GİRİŞ .....	1

**BİRİNCİ BÖLÜM  
AT ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI**

1.1. ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASININ TANIMI .....	5
1.2. AT ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASININ HEDEFLERİ .....	7
1.3. ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASININ YASAL ÇERÇEVESİ .....	8
1.3.1. Roma Anlaşması ve AET Dönemi .....	9
1.3.2. 1985 ve 1992 Tarihli Beyaz Kitaplar .....	12
1.3.3. Maastrich Anlaşması Ve AB Dönemi .....	13
1.3.4. 2001 tarihli Beyaz Kitap: “ 2010 yılı için Ortak Ulaştırma Politikası: Karar Verme Zamanı” .....	14
1.4. ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASININ DESTEKLEDİĞİ PROGRAMLAR .....	17
1.4.1. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları .....	17
1.4.2. Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapı Belgesi .....	19
1.4.3. Marco Polo Programı .....	19
1.4.4. Civitas II ve Concerto Programları .....	20
1.5. ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASININ ALT SEKTÖRLERİ .....	20
1.5.1. Karayolu Ulaştırması .....	20
1.5.2. Denizyolu Ulaştırması .....	24



1.5.3. Demiryolu Ulaştırması .....	26
1.5.4. Havayolu Ulaştırması .....	28
1.6. PAN-AVRUPA KORİDORLARI VE TRACECA .....	28

## İKİNCİ BÖLÜM

### HAVACILIK PİYASASININ ULUSLAR ARASI YAPISI

2.1. HAVACILIK OLGUSU .....	31
2.2. PARİS KONFERANSI .....	33
2.3. VARŞOVA SÖZLEŞMESİ .....	35
2.4. CHİCAGO SÖZLEŞMESİ .....	37
2.4.1. Bermuda Anlaşmaları (I).....	43
2.4.2. Bermuda Anlaşmaları (II) .....	46
2.4.3. İkili Anlaşmalar.....	46
2.5. SİVİL HAVACILIĞI DÜZENLEYEN ULUSLAR ARASI KURUMLAR.....	51
2.5.1. I.C.A.O .....	51
2.5.2. E.C.A.C .....	55
2.5.3. J.A.A .....	56
2.5.4. E.A.S.A .....	61
2.5.5. EUROCONTROL .....	62
2.5.6. I.A.T.A .....	67

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### AB HAVA ULAŞTIRMASI POLİTİKASI

3.1. İÇ PAZARDA ORTAK BİR HAVA ULAŞTIRMA POLİTİKASI VE GELİŞİMİ .....	70
3.2. LİBERALİZASYON ÖNCESİ DÖNEM .....	73
3.3. LİBERALİZASYON ÜZERİNDEKİ ABD ETKİSİ .....	76
3.4. LİBERALİZASYON ÇALIŞMALARI .....	78
3.4.1. Birinci Liberalizasyon Paketi.....	78
3.4.2. İkinci Liberalizasyon Paketi.....	78

3.4.3. Üçüncü Liberalizasyon Paketi.....	79
3.4.4. Liberalizasyon Çalışmalarının Sonuçları .....	80
3.5. DIŞ HAVACILIK POLİTİKASI (EXTERNAL AIR TRANSPORT POLICY).....	83
3.5.1. Yatay Anlaşmalar.....	86
3.5.2. AB'ye Komşu Ülkelerle Ortak bir Havacılık Sahası .....	88

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **TÜRKİYE HAVA TRAFİK KONTROL HİZMETLERİ VE AB'YE UYUMU**

4.1. TÜRK SİVİL HAVACILIK SİSTEMİNİN YAPISI VE GELİŞİMİ.....	91
4.2. HAVA TRAFİK KONTROL HİZMETLERİNE İLİŞKİN KAVRAMLAR .....	96
4.2.1. Hava Trafik Kontrolörü .....	99
4.2.1.1. Nasıl Hava Trafik Kontrolörü Olunur.....	98
4.2.1.2. Hava Trafik Kontrolörlerinin Çalışma Şartları .....	107
4.2.1.3. Hava Trafik Hizmetlerinde İletişim .....	109
4.3. TÜRKİYE VE BAZI AB ÜYESİ ÜLKE HAVA TRAFİK KONTROL HİZMET SAĞLAYICILARI.....	111
4.3.1. Uluslararası Karşılaştırmalar.....	116
4.4. AB HAVA TRAFİK HİZMETLERİNİN ENTEGRASYONUNDA GÜNCEL MEVZUAT VE TÜRKİYE'NİN UYUM DURUMU.....	121
4.4.1. Tek Avrupa Seması (Single European Sky) .....	121
4.4.1.1. SESAR (Single European Sky ATM Research) .....	139
4.4.1.2. GALILEO .....	143
4.5. SON İLERLEME RAPORLARI IŞIĞINDA TÜRK SİVİL HAVACILIĞI VE HAVA TRAFİK KONTROL HİZMETLERİNİN AB 'YE UYUMU.....	144
SONUÇ .....	149
KAYNAKLAR .....	161
EKLER.....	171

## KISALTMALAR

<b>AB</b>	: Avrupa Birliği
<b>ABD</b>	: Amerika Birleşik Devletleri
<b>ACC</b>	: Area Control Center, Yol Kontrol Merkezi
<b>AET</b>	: Avrupa Ekonomik Topluluğu
<b>AKÇT</b>	: Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu
<b>APP</b>	: Approach, Yaklaşma Kontrol
<b>AT</b>	: Avrupa Topluluğu
<b>ATAD</b>	: Avrupa Toplulukları Adalet Divanı
<b>ATC</b>	: Air Traffic Control, Hava Trafik Kontrol
<b>ATCO</b>	: Air Traffic Control Officer, Hava Trafik Kontrolörü (Memuru)
<b>ATCSCC</b>	: Air Traffic Control System Command Center, Hava Trafik Kontrol Sistemi Komuta Merkezi
<b>ATM</b>	: Air Traffic Management, Hava Trafik Yönetimi
<b>CFMU</b>	: Central Flow Management Unit, Merkezi Uçuş Yönetim Ünitesi
<b>DHMİ</b>	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi
<b>ECAA</b>	: European Common Aviation Area, Avrupa Ortak Havacılık Sahası
<b>ECAC</b>	: European Civil Aviation Conference, Avrupa Sivil Havacılık Konferansı
<b>EASA</b>	: European Aviation Safety Agency, Avrupa Havacılık Güvenliği Ajansı
<b>ESARR</b>	: Eurocontrol Safety Regulatory Requirement, Eurocontrol Emniyet Düzenleyici Gereklilikleri
<b>EURATOM</b>	: Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu
<b>FAB</b>	: Functional Airspace Blocks, Fonksiyonel Hava Sahası Blokları
<b>FIC</b>	: Flight Information Center, Uçuş Bilgi Merkezi
<b>FIR</b>	: Flight Information Region, Uçuş Bilgi Bölgesi
<b>FUA</b>	: Flexible Use of Airspace, Hava Sahasının Esnek Kullanımı
<b>GSYİH</b>	: Gayrı Safi Yurt İçi Hasıla
<b>HHA</b>	: Hava Hizmeti Anlaşması
<b>HTK</b>	: Hava Trafik Kontrolörü

<b>HTKM</b>	: Hava Trafik Kontrol Merkezi
<b>IATA</b>	: International Air Transport Association, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği
<b>ICAO</b>	: International Civil Aviation Organization, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
<b>IMO</b>	: International Maritime Organization, Uluslararası Denizcilik Örgütü
<b>JAA</b>	: Joint Aviation Authorities, Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği
<b>KİK</b>	: Kamu İktisadi Kuruluşu
<b>KPSS</b>	: Kamu Personel Seçme Sınavı
<b>OUP</b>	: Ortak Ulaştırma Politikası
<b>SA</b>	: Situation Awareness, Durum Bilinci
<b>SES</b>	: Single European Sky, Tek Avrupa Seması
<b>SESAR</b>	: Single European Sky ATM Research, Tek Avrupa Seması ATM Araştırmaları
<b>SHGM</b>	: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
<b>SMART</b>	: Systematic Modernization of Air Traffic Management Resources in Turkey, Türkiye'deki Hava Trafik Yönetim (ATM) Kaynaklarının Sistematik Modernizasyonu
<b>STAI</b>	: State-Trait Anxiety Inventory
<b>TEN-T</b>	: Trans European Network, Trans-Avrupa Ulaşım Ağları
<b>THY</b>	: Türk Hava Yolları
<b>TWR</b>	: Tower, Kule Kontrol

## TABLolar LİSTESİ

Tablo.1. Ulaştırma Alt Sektörlerine Göre İstihdam Sayısı .....	6
Tablo.2. Trafik Kazası Ölümleri .....	23
Tablo.3: Yıllar İtibarı ile Demiryolu Hatlarının Uzunlukları .....	27
Tablo 4. Türkiye'deki Mevcut Havayolu İşletmeleri ve Uçak Sayıları .....	94
Tablo 5. 2002–2006 Yıllarına Ait Havayolu İstatistikleri 1 .....	95
Tablo 6. 2002–2006 Yıllarına Ait Havayolu İstatistikleri 2 .....	95
Tablo 7: Türkiye'nin Tek Avrupa Seması Tüzüklerine Uyum Durumu.....	128
Tablo 8: AB Hava Trafik Yönetim Mevzuatı Çerçevesinde Çıkarılan Yasal Düzenlemeler .....	137

## ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil.1. Havayolu Trafiğinin Beş Serbestliği .....	48
Şekil.2. Havayolu Trafiğinin Diğer Serbestlikleri .....	49
Şekil.3. EUROCONTROL'e Üye Ülkeler .....	63
Şekil 4. ATCO Eğitiminin Aşamaları .....	102
Şekil 5. Öğrenci ve Hava Trafik Kontrolör ( HTK) Lisanslandırması Akış Şeması.....	103
Şekil 6. 2004–2006 Yılları Arası Trafik Sayısı En Çok Gelişen 15 Ülke .....	117
Şekil 7. Ülkeler Hava Trafiği Karmaşıklık Dereceleri.....	118
Şekil 8. Euro/Saat Bazında Hava Trafik Kontrolörü Maliyeti.....	119
Şekil 9. Euro/Saat Bazında Hava Trafik Kontrolörü Verimliliği .....	120

## EKLER LİSTESİ

Ek.1. AB Üye ve Aday Ülkeler.....	171
Ek.2. AB ve Eurocontrol'e Üye Ülke Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcılar .....	172
Ek.3. Hizmetteki Yolcu Uçağı Sayısı .....	173
Ek.4. Büyük Havalimanlarındaki Yolcu Trafığı .....	174
Ek.5. Avrupa'daki Önemli Havayolu Şirketleri .....	175
Ek.6. Hava Kazaları .....	176
Ek.7. Mevcut Dönem Trafik Gelişimi .....	177
Ek.8. Eurocontrol Orta Dönem Trafik Gelişim Tahmini (2007–2013).....	178
Ek.9. Eurocontrol Uzun Dönem Trafik Gelişim Tahmini (2005–2025).....	179

## GİRİŞ

Avrupa ülküsü, gerçek bir siyasi projeye dönüşüp AT üyesi ülkelerin hükümet politikalarında uzun vadeli bir hedef haline gelmeden önce, sadece filozoflarla önsezili bazı kimselerin düşüncelerinde yaşamıştır. Avrupa Birleşik Devletleri hümanist ve barışçı bir hayalin parçası olmuştur. Avrupa yüzyıllarca, sık sık yaşanan kanlı savaflara sahne olmuş, 1870–1945 yılları arasında Fransa ve Almanya üç kez savaşmışlardır. Bu süreçte birçok insan yaşamını kaybetmiştir. Bu felaketler üzerine bazı Avrupa ülkelerinin liderleri, barışın sürdürülebilmesinin tek yolunun, ülkelerinin ekonomik ve siyasi yönlerden birleşmesi olduğu fikrine varmışlardır. Avrupa'da ulusal uzlaşmazlıkları aşabilecek bir örgütlenmenin kuruluşu İkinci Dünya Savaşı sırasında totaliter yönetimlere karşı savaşan direniş hareketlerinden kaynaklanmıştır.

Avrupa'da bütünleşme sürecine ivme kazandıran, biri federasyon yanlısı diğeri işlevselci iki akımın başlıca savunucuları İtalyan federalist Altiero Spinelli ile Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu'nun (AKÇT) kurulmasına yol açan Schuman Planı'nın ilham kaynağı Jean Monnet'dir. Federasyon yanlısı yaklaşım, yerel, bölgesel, ulusal ve Avrupa ölçeğindeki güç odakları arasında diyaloga ve tamamlayıcı bir ilişki kurulmasına dayanmıştır. İşlevselci yaklaşım ise egemenliğin ulusal düzeyden Topluluk düzeyine tedricen aktarılmasını savunmuştur. Bu iki görüş, günümüzde, tek pazar, para politikası, ekonomik ve sosyal kaynaşma, dış politika ve güvenlik gibi ortak eylemin devletlerin tek tek hareket etmelerinden daha etkili olduğu alanlarda, demokratik ve bağımsız Avrupa kurumlarına ulusal ve bölgesel makamlar kadar sorumluluk verilmesi gerektiği inancında iç içe geçmiştir. Sonuç olarak Avrupa Birliği'nin ilk adımı sayılabilecek Avrupa Kömür Çelik Topluluğu (AKÇT) 1951 yılında Belçika, Batı Almanya, Lüksemburg, Fransa, İtalya ve Hollanda'dan oluşan 6 üye tarafından kurulmuştur.

Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu'nu (AKÇT) kuran Paris Antlaşması'nı takiben, Avrupa Ekonomik Topluluğu'nu (AET) ve Avrupa Atom Enerjisi

Topluluğu'nu (Euratom) kuran Roma Antlaşmaları (1957), Avrupa Tek Senedi (1986), Maastricht Avrupa Birliği Antlaşması (1992) ve Nice Antlaşması (2001) Üye devletleri egemen Devletlerarasındaki geleneksel anlaşmalardan daha sıkı bir biçimde birbirine bağlayan AB'nin hukuki temellerini meydana getirmiştir.<sup>1</sup> Avrupa Birliği bugün 27 üye ülkesiyle, doğrudan uygulanma imkânı olan bir mevzuat oluşturabilmekte ve yurttaşları lehine özel haklar ihdas edebilmektedir.

Türkiye'nin Avrupa Birliği (AB) ile ilişkileri ise 40 yıldan uzun bir geçmişe dayanmaktadır. Bu ilişkilerin temeli, Türkiye ile Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) arasında bir ortaklık kuran 12 Eylül 1963 tarihli Ankara Antlaşması ile atılmıştır. 11 Aralık 1999 tarihinde yapılan Helsinki Zirvesi'nde Türkiye resmen aday ülke olarak kabul edilmiş ve diğer aday ülkelerle eşit konumda olacağı açık bir dille ifade edilmiştir. Zirve sonucunda, ilk defa Ankara Anlaşması'yla gündeme gelen ve 1 Ocak 1996 tarihinde tamamlanan Gümrük Birliği ile hızlanarak derinleşen Türk hukuk sisteminin AB hukuku çerçevesine yakınlaştırılması süreci de yeniden tanımlanmıştır. Daha önce sadece ortaklık ilişkilerinin kapsadığı alanlarda sürdürülen mevzuat uyum çalışmaları ekonomik ve sosyal yaşamın tüm alanlarını kapsayacak biçimde genişletilmiş ve tüm AB müktesebatına uyuma dönüşmüştür.

AB üyesi ülkelerin liderleri, 6 Ekim 2004 tarihinde yayımlanan Avrupa Komisyonu raporu doğrultusunda, 17 Aralık 2004 tarihinde gerçekleştirilen Brüksel Zirvesi'nde "Türkiye ile 3 Ekim 2005 tarihinde katılım müzakerelerinin başlatılması" kararını almıştır. Bu karar, Türkiye-Avrupa Topluluğu ilişkilerinde yeni bir dönemin başlangıcını oluşturmuştur. Türkiye, adaylığının teyit edildiği Helsinki Zirvesi'nden bu yana Kopenhag siyasi kriterlerine uyum yönünde gerçekleştirdiği kapsamlı reformlarla üyelik yolunda önemli mesafe katetmiştir. Ancak Birliğin toplumsal yaşamını düzenleyen tüm hukuk kurallarının oluşturduğu

---

<sup>1</sup> Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKÇT), Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu (EURATOM) ve Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET)'nin aslı organları 1 Temmuz 1967'den geçerli olmak üzere birleştirilmiştir. "Füzyon" adı verilen bu birleşmeyle üç topluluğu birden ifade etmek için Avrupa Toplulukları (AT) kavramı kullanılmaya başlanmıştır. Avrupa Toplulukları'ndan AET, 7 Şubat 1992'de imzalanan Maastricht Antlaşması'yla Avrupa Topluluğu adını almıştır. Maastricht Antlaşması'yla ayrıca, ekonomik bütünleşmenin yanına siyasi bütünleşme hedefi de konulduğundan, Avrupa entegrasyonunun siyasal boyutunu ve entegrasyon hareketinin tümünü ifade etmek üzere, Avrupa Birliği (AB) kavramı kullanılmaya başlanmıştır.



AB müktesebatının benimsenmesi ve uygulanması anlamına gelen müzakere süreci, Türkiye açısından her alanda çok daha kapsamlı bir dönüşümü gerektirmektedir. Bu da, önümüzdeki dönemde en büyük önceliğin her alandaki Türk mevzuatını AB müktesebatına uyumlaştırma çalışmalarına verilmesini gerektirmektedir.

Bu çalışmanın amacı, AB ile yürütülen katılım müzakereleri sürecinde ele alınacak müktesebat başlıklarından biri olan “Ulaştırma Politikası” başlığı ve bu politikada bir alt sektör olarak ele alınan Hava Ulaştırma Politikası kapsamında Türkiye Hava Trafik Kontrol Hizmetlerinin bu politikalara uyum durumunun, sivil havacılığı düzenleyen uluslararası antlaşmalar ve kurumlar hakkındaki bilgiler eşliğinde incelenmesidir.

Çalışma dört bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm “AT Ortak Ulaştırma Politikası” başlığını taşımaktadır. Bu bölümde Topluluk Ulaştırma Politikası, içerdiği konular, yasal dayanaklar ve alt sektörleri bağlamında genel hatlarıyla ele alınmıştır.

İkinci bölüm “Havacılık Piyasasının Uluslararası Yapısı” başlığını taşımaktadır. Türkiye Hava Trafik Kontrol Hizmetlerinin AB Hava Ulaştırma Politikası’na uyumunun incelenmesinde konunun daha iyi anlaşılabilmesi için sivil havacılığı düzenleyen uluslar arası antlaşmaların ve kurumların bilinmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda bölümde bu antlaşmalar ve kurumlar ayrıntılı olarak incelenmiştir.

“AB Hava Ulaştırma Politikası” başlıklı üçüncü bölümde, AB hava ulaştırma politikası özellikle iç pazarın liberalizasyonu ve AB’nin havacılık politikasında üçüncü ülkelerle olan ilişkileri bağlamında değerlendirilmiştir.

Son bölüm olan dördüncü bölümde, çalışmanın önemli bir amacı olarak hava trafik kontrol hizmeti ve ülkemizde çok bilinmeyen ancak gelişmiş ülkelerde büyük saygınlık gören hava trafik kontrolörlüğü mesleği ayrıntılı olarak anlatılmaya çalışılmıştır. Bölümde hava trafik yönetimine ilişkin olarak ele alınan güncel konuların ve kavramların halen aktif olarak görev yapan hava trafik kontrolörlerine de faydalı olacak bilgiler içermesine çalışılmıştır. Türkiye ve AB üyesi ülkeler hava

seyrüsefer hizmet sağlayıcıları hakkında özet bilgiler verilerek karşılaştırmalar yapılmıştır. Ayrıca AB hava trafik yönetimi mevzuatına yer verilerek Türkiye'nin bu mevzuata uyum durumu incelenmiştir. Son olarak bölümde genel olarak Türk sivil havacılığının AB'ye uyumu ilerleme raporları ışığında incelenmiş ve değerlendirilmiştir.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### AVRUPA TOPLULUĞU ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI

#### 1.1. ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASININ TANIMI

Avrupa Topluluğu'nun Ortak Ulaştırma Politikası (OUP)<sup>2</sup>, genel hatlarıyla ulaşım sektöründeki AT standartlarını yansıtmaktadır. Bu standartlar AT üyesi ülkelerin vatandaşlarının kamu hizmetleri alanındaki sosyal hak ve özgürlüklerinin korunması kadar, Topluluk sınırları içerisindeki ekonomik rekabetin korunması, sürdürülebilir kalkınmanın sağlanması için de önem taşımaktadır.<sup>3</sup> Ulaşım sanayisi AT içerisinde önemli bir konuma sahiptir. Ulaşım sektörü bugün yaklaşık 8,2 milyon insanın istihdamını sağlamaktadır. AB GSYİH' sının % 7'sini, istihdamın % 7'sini, üye ülke yatırımlarının % 40'ı ve enerji tüketiminin % 30'unu oluşturmaktadır. Topluluk içi trafikte son 10 yılda, ortalama olarak, mallar için yılda % 2,8, yolcular için ise % 1,8 düzeyinde bir talep artışı meydana gelmiştir.<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> Ortak Ulaştırma Politikası oluşumu itibariyle bir Avrupa Topluluğu politikasıdır. Bu yüzden tezin birinci bölümünde Avrupa Birliği (AB) yerine Avrupa Topluluğu (AT) terimi kullanılacaktır.

<sup>3</sup> Erhan Erçin, **Avrupa Birliği'nin Ortak Ulaştırma Politikası**, 3.Baskı, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, İstanbul, 2005, s.5.

<sup>4</sup> Directorate-General for Energy and Transport, **EU Energy and Transport In Figures**, Statistical Pocketbook, European Commission, 2006, s.3.1.1

**Tablo.1. Ulaştırma Alt Sektörlerine Göre İstihdam Sayısı**

	Toplam	Karayolu		Deniz Ulaştırması	Hava Ulaştırması
		Yük taşımacılığı	Yolcu Taşımacılığı		
<b>EU 25</b>	<b>8 224 582</b>	<b>2 600 659</b>	<b>1 700 991</b>	<b>163 325</b>	<b>396 649</b>
<b>EU 15</b>	<b>6 846 674</b>	<b>2 144 125</b>	<b>1 382 899</b>	<b>153 579</b>	<b>373 940</b>
<b>BE</b>	<b>192 352</b>	63 172	32 849	565	4 928
<b>CZ</b>	<b>277 355</b>	102 569	47 732	0	5 340
<b>DK</b>	<b>134 563</b>	39 085	30 500	12 915	11 679
<b>DE</b>	<b>1 238 001</b>	284 527	288 945	17 875	53 002
<b>EE</b>	<b>35 202</b>	12 589	6 000	1 100	617
<b>EL</b>	<b>200 000</b>	50 000	65 000	15 950	15 000
<b>ES</b>	<b>820 203</b>	364 949	164 787	7 065	36 086
<b>FR</b>	<b>1 125 487</b>	346 082	214 329	13 165	72 210
<b>IE</b>	<b>62 642</b>	16 175	9 131	5 550	5 500
<b>IT</b>	<b>935 659</b>	331 597	144 522	21 711	24 600
<b>CY</b>	<b>18 237</b>	2 559	2 141	3 502	2 530
<b>LV</b>	<b>65 504</b>	14 161	15 213	627	739
<b>LT</b>	<b>75 755</b>	27 716	19 384	1 677	980
<b>LU</b>	<b>18 739</b>	7 411	2 205	32	3 247
<b>HU</b>	<b>212 273</b>	69 065	55 038	22	4 076
<b>MT</b>	<b>10 385</b>	811	1 473	734	2 279
<b>NL</b>	<b>341 566</b>	119 179	55 019	17 500	23 023
<b>AT</b>	<b>199 211</b>	58 572	44 013	13	8 435
<b>PL</b>	<b>566 844</b>	199 578	149 811	1 918	4 881
<b>PT</b>	<b>150 361</b>	58 565	36 700	802	8 851
<b>SI</b>	<b>40 632</b>	17 891	4 890	150	605
<b>SK</b>	<b>75 721</b>	9 595	16 410	16	662
<b>FI</b>	<b>113 518</b>	38 666	24 137	7 904	7 383
<b>SE</b>	<b>222 458</b>	67 233	57 227	15 937	14 243
<b>UK</b>	<b>1 091 914</b>	298 912	213 535	16 595	85 753
<b>BG</b>	<b>161 788</b>	45 000	46 788	5 000	2 143
<b>RO</b>	<b>273 303</b>	64 007	77 815	15 000	19 607

Kaynak: Directorate-General for Energy and Transport, EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook, European Commission, Belgium, 2006, s.3.1.1.

Tek Pazarın tamamlanması, özellikle sınırların kaldırılması, hava ve deniz taşımacılığının serbestleşmesi gibi Topluluk ekonomisinin liberalleşmesi yönünde

atılan önemli adımlar bir Ortak Ulaştırma Politikası (OUP) oluşturma ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bu adımlar talep edilen büyümenin devamı açısından ayrıca tıkanıklık ve pazar doyma payı gibi problemlerin açılması bakımından önem teşkil etmektedir. Ancak, ulaşımın liberalleşmesinin önünde çeşitli kısıtlamalar da bulunmaktadır:

- Sosyal kısıtlama: Hizmet sağlama özgürlüğünün ulusal yasalar tarafından aynı titizlikle uygulanmamasından kaynaklanır. Hizmetlerin serbestleşmesi, Topluluk içindeki ülkelerin, hizmetleri ve niteliklerini yöneten kurallarının da uyumunu gerekli kılmaktadır.<sup>5</sup>

- Ekonomik kısıtlama: Ulaşım teşebbüslerinin, altyapı yatırımlarına sermaye sağlamaması durumudur. Bu konu özellikle karayolu ulaşım sektörü için önemlidir. Tedbirler alınırken dikkat edilmesi gereken bir diğer nokta ise düzenlenecek olan demir yolu ulaşımının su anki dağınık taşımacılık yapısına son verecek nitelikte olması gereğidir.

- Rota garanti kısıtlaması: Çevresel (ada) ve merkezi (ana kıta) alanlar arasındaki ulaşım ağlarının işleyişine engel oluşturmayacak rekabetçi ortamın yaratılmasını içerir.

Ortak Ulaştırma Politikası, Avrupa Topluluğu'nun tüm imkânlarından vatandaşlarının faydalandırılması ve onlara daha hızlı, daha çok ve daha ucuz hizmet sunumunu amaçlamaktadır. Diğer taraftan, ulaşım hizmetlerindeki artış, trafik sıkışıklığı, kirlilik, kazalar ve rötalar gibi problemleri de beraberinde getirmektedir. İşte OUP bu sorunların bertaraf edilmesi için ortaya atılmış bir politikadır.<sup>6</sup>

## 1.2. AT ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASININ HEDEFLERİ

Topluluğun en köklü ve eski ortak politikalarından biri olan OUP, üye devletlerde taşımacılık ile ilgili geçerli kuralların, Topluluk seviyesinde ortak ilkelere bağlanmasını hedeflemektedir. OUP'nin temel ilkesi, hizmeti yapan işletmeye,

---

<sup>5</sup> Erçin, ss.5–23.

<sup>6</sup> European Comission, **Europe at a Crossroads: The need for sustainable transport**, Europe on the move series, Luxembourg, s.23.

kullanılan araca ya da taşınan mala, ait olduğu ülke dolayısıyla farklı işlem yapılmasını önlemektir.<sup>7</sup>

OUP'nin iki temel hedefi vardır: Birincisi, üye ülkelerde ulaştırma politikalarında mevcut bulunan bütün ayrımcı ve ayrıcalıklı uygulamaları ortadan kaldırmak; ikincisi ise, ulaştırma hizmetlerinde bir ortak pazar yaratmaktır. OUP'nin temel hedefleri yanında diğer bazı sosyal hedefleri de bulunmaktadır. Bunlardan birisi kullanıcıların, yani insan ögesinin ulaştırma politikasının merkezine yerleştirilmesidir. Bu sayede, kullanıcının sahip olduğu hizmet seçenekleri ve kalitesi artacak ancak fiyatlar düşecektir.<sup>8</sup>

AT ayrıca, ulaşımı sürdürülebilir kalkınma içine entegre edebilmeyi amaçlamaktadır. Bu yönde atılacak adımlar, kirliliğin ve bunun sonucunda ortaya çıkabilecek iklim değişikliklerinin önlenmesi ve kaynakların güvenliği için gereklidir. Söz konusu hedef, aynı zamanda, 2001 yılında toplanan Göteborg Avrupa Konseyi'nin ana gündem maddelerinden de birisidir. OUP'nin, Amsterdam Antlaşması kapsamında vurgulanan hedeflerinden bir diğeri de çevreye saygının sağlanmasıdır. Bundan, farklı ulaştırma sektörleri arasında dengenin sağlanması kastedilmektedir. Yani, karayolu ulaştırmasından demiryolları ulaştırmasına geçilmesi gerekmektedir.<sup>9</sup>

### 1.3. ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASININ YASAL ÇERÇEVESİ

Tezin bu bölümünde AT'nin Ortak Ulaştırma Politikası'nın hukuki temelleri, ulaştırma ile ilgili kurucu antlaşmalarda var olan hükümlere ve Avrupa Komisyonu tarafından yayınlanan Beyaz Kitaplara<sup>10</sup> dayanılarak genel bir çerçevede anlatılmaya çalışılacaktır.

---

<sup>7</sup> Murat Akan, **AET Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye**, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları No:48, İstanbul, 1987, ss. 4-5.

<sup>8</sup> Rıdvan Karluk, **Avrupa Birliği ve Türkiye**, Beta Yayınları, İstanbul, 2002, s.365.

<sup>9</sup> Susan Senior Nello, **The European Union**, McGraw Hill Higher Education, London, 2005, s.336.

<sup>10</sup> Avrupa Komisyonu tarafından yayınlanan Beyaz Kitaplar, belirli bir alanda Topluluğun faaliyet önerilerini içeren belgelerdir. Bunlar, bazen Avrupa düzeyinde belli bir konuda bir danışma süreci başlatılması amacıyla ortaya koyulan Yeşil Kitapların uzantısı niteliğini taşımaktadır. Beyaz Kitaplara örnek olarak, "İç Pazar'ın tamamlanması", "Büyüme", "Rekabet", "İstihdam" verilebilir. Beyaz

### 1.3.1. Roma Antlaşması ve AET Dönemi

Avrupa Topluluğu'nda sosyal uyumun sağlanması ve ekonomik açıdan kalkınmanın itici gücü olan ortak bir ulaştırma politikası oluşturulmasıyla ilgili genel esaslar ilk defa Avrupa Ekonomik Topluluğu'nu (AET) kuran 1957 tarihli Roma Antlaşması'nda yer almıştır. AET Antlaşması'nın 3f, 70 ve 71'inci maddeleri, Topluluk organlarının ortak bir ulaştırma politikası belirlemelerini öngörmüştür. AET'yi kuran Roma Antlaşması'nın esas amacı ekonomik kalkınmanın sağlanması olup bunun için de dört özgürlüğün, yani malların, hizmetlerin, sermayenin ve işgücünün serbest dolaşımının garanti altına alınması amaçlanmıştır. Bu çerçevede, tek pazarın sözü edilen dört özgürlüğün sağlanması açısından temel teşkil edeceği düşünüldüğünden, topluluk içi ulaştırma politikası oluşturulması kavramına Antlaşmanın 3. maddesinin f bendinde yer verilmiştir.<sup>11</sup> Antlaşmanın Topluluk Politikaları isimli 3. bölümünün 5. alt başlığı Ulaştırma adını taşımaktadır. Bu başlığın ilk maddesi olan 70. maddesinde de üye ülkelerin söz konusu Antlaşmanın amaçlarını ortak bir ulaştırma politikası çerçevesinde izleyeceği ifade edilmektedir. 71. maddede ise, günümüze kadar adını alan Ortak Ulaştırma Politikası'nın hukuki temellerini ve hedeflerini ortaya koymaktadır.<sup>12</sup>

Antlaşmanın 72 - 80'inci maddeleri<sup>13</sup> ile Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKÇT) Antlaşması'nın 70'inci maddesi, ulaştırma politikasına ilişkin çeşitli hükümleri içermektedir. Roma Antlaşması'nda ulaştırma, tarım ile birlikte ayrı bir bölüm olarak ele alınan, ikinci ekonomik sektör olarak belirtilmiştir. AKÇT

---

Kitaplar Konsey tarafından onaylanmaları halinde ilgili alanda bir "Birlik Eylem Programı"na dönüşebilmektedirler.

<sup>11</sup>David Gillingwater ve John Sutton, **Community Transport: Policy, Planning and Practice**, Routledge, London, 1995, ss.8-17

<sup>12</sup>Söz konusu maddede AT Konseyi'ne, Ekonomik ve Sosyal Konsey'e danıştıktan sonra, uluslararası ulaşımda ve bir üye ülkeden geçişte uygulanacak ortak kuralları oluşturma yetkisi verilmektedir. Ayrıca ulaştırma güvenliği ve üye ülkelere ait olmayan taşıtların durumuna da değinilmektedir.

AET Antlaşması için bkz.

[http://eur-lex.europa.eu/en/treaties/dat/12002E/htm/C\\_2002325EN.003301.html#anArt71](http://eur-lex.europa.eu/en/treaties/dat/12002E/htm/C_2002325EN.003301.html#anArt71)

<sup>13</sup>AET Antlaşması'nın 71. maddesi OUP'nin amaçlarını, 72. madde üye ülkelerin yükümlülüğünü, 73. madde ulaştırma sektöründeki yardımları, 74, 75 ve 76. maddeler Komisyon'un ulaştırma politikası konusundaki yetkisini, 77. madde ulaştırma maliyetlerinin düşürülmesini, 80.madde ise ulaştırma konusunda AT Bakanlar Konseyi'nin yetkisini anlatmaktadır.

Bkz. [http://eur-lex.europa.eu/en/treaties/dat/12002E/htm/C\\_2002325EN.003301.html#anArt71](http://eur-lex.europa.eu/en/treaties/dat/12002E/htm/C_2002325EN.003301.html#anArt71)

Antlaşması'nda<sup>14</sup> ise ulaştırma ile ilgili tüm politikalar üye ülkelerin yetkisine bırakılmış, sadece ayrımcılık yasaklanmıştır (Md.4,b). Fakat bütün tarifeler ve taşıma şartları yayımlanmak ve Yüksek Otorite'ye<sup>15</sup> bildirilmek zorundadır. AET Antlaşması, sadece karayolu, demiryolu ve iç sulardaki taşımaya ilişkin hükümlere yer vermiştir. Ortak Ulaştırma Politikası 3 ve 74'üncü maddelerde düzenlenmiştir.

Konsey, hava ve deniz taşımacılığı ile ilgili konularda nitelikli çoğunluk ile gerekli kararları alabilmektedir (md.84). Konsey, Topluluk içinde uluslar arası ulaştırma ile Topluluk dışı taşıyıcıların üye ülkelerdeki çalışma ilkelerini belirleyebilme konusunda ise, Komisyon'un teklifi üzerine, Ekonomik ve Sosyal Konsey'e danıştıktan sonra karar alabilmektedir. (Md. 75). Avrupa Komisyonu tarafından 1961 yılında hazırlanan memorandumla ulaştırmayla ilgili amaç ve ilkeler teker teker sıralanmıştır. Bunlar; serbest rekabet ortamının yaratılması, kullanıcılara ulaşım türü seçimi konusunda serbestlik sağlanması, ilgili kuruluşların mali/ticari açıdan özerk hale getirilmesi, altyapı organizasyonunun sağlanması, fiyat sisteminin geliştirilmesi, vergilendirme ve devlet müdahalesi konularında farklı muamelelerin ortadan kaldırılması olarak belirtilmiştir.<sup>16</sup>

28 Temmuz 1966 tarihinde, otobüs ve yolcu taşımacılığında liberalizasyon sağlanmış ve bu konuda Topluluk genelinde uygulanan tüm kısıtlamalar kaldırılmıştır. 26 Mayıs 1973'de üye ülkeler arasındaki otobüs hizmetleri düzenlenerek belli bir standarda kavuşturulmuştur. 1972 yılında Paris Zirvesi'nde, Topluluğa İngiltere, Danimarka ve İrlanda'nın katılımları nedeniyle ulaştırma politikası yeniden tanımlanmak zorunda kalmıştır. Yeni üyelerin deniz taşımacılığına olan ilgileri, yeni politikada denizyolu ağırlığını getirmiştir.

---

<sup>14</sup> Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKÇT), 18 Nisan 1951 tarihli Paris Antlaşması'yla altı ülke arasında (Almanya, Fransa, İtalya, Belçika, Lüksemburg, Hollanda) kurulan ilk Avrupa Topluluğu'dur. Amaç, uluslararası güvenlik ve ekonomik büyüme açısından anahtar konumda bulunan demir ve çelik kaynaklarındaki menfaatlerin birleştirilerek, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Avrupa'da yeni bir savaşın engellenmesiydi. Bu amaçla demir-çelik kaynakları birleştirilerek, bu altı ülke arasında ortak bir demir-çelik pazarı oluşturulmuştur.

<sup>15</sup> Yüksek Otorite, Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu'nun temel karar alma organıdır (Diğer organları; Bakanlar Konseyi, Ortak Asamble, Adalet Divanı) ve idari açıdan bağımsızdır. Ortak Pazar'ın yönetimine ilişkin tüm yetkiler bu organa verilmiştir.

<sup>16</sup> Emine Açar, İstanbul Teknik Üniversitesi, **Ulaştırma Ana Planı Stratejisi**, Ankara, Haziran, 2004, s. 2-7.



24 Ekim 1973 tarihinde Komisyon, Konsey'e OUP ile ilgili olarak serbest pazar ilkesini esas alan yeni bir teklif götürmüştür. 1977 yılında hazırlanan raporda, ulaştırma pazarı ve altyapı faaliyetlerinin geliştirilmesi üzerinde durulmuştur. 1980 sonrasında ise ağırlık kazanan konu "uyumlaştırma" olmuştur. Esasen Avrupa taşımacılık politikasının şekillenmeye başlaması 30 yıl almıştır. İlk zamanlarda hizmet sunumu serbestisi ilkesinin uygulanması ve sektörde rekabet kurallarının yerleştirilmesi uygulamalarına yoğunlaşmıştır. Ancak bu süreçte, Komisyon'un bu alandaki beklentileri Konsey'in isteksizliği ile karşılaşmıştır. Hatta ilerlemedeki hayal kırıklığı Avrupa Parlamentosu'nun 1983 yılında Konsey aleyhine Avrupa Toplulukları Adalet Divanı'nda dava açmasına neden olmuştur. Divan, bu davaya ilişkin olarak 22 Mayıs 1985 tarihinde verdiği kararda,<sup>17</sup> Konsey'in, OUP'nin kurulması konusundaki hatasını teyit etmiş, böylece Konsey'e karara uygun davranması konusunda gerekli baskı yapılmıştır. Bu gelişmeden sonra, bütünleşmiş bir Avrupa "modlararası" ulaştırma sistemini kurmayı hedefleyen ve her tür ulaştırmayı kapsayan Avrupa düzenleyici çerçeveleri geliştirilebilmiştir.<sup>18</sup>

Roma Antlaşması'ndan itibaren ulaştırma politikasındaki amaçlanan hedef, Topluluk üyesi ülkeler arasındaki engellerin kaldırılarak kişilerin ve malların serbest dolaşımının kolaylaştırılması olagelmıştır. Bu sayede tek pazarın yerleşmesi, sürdürülebilir kalkınmanın güvence altına alınması ve Avrupa'yı birleştirecek ulaştırma ağlarının devreye sokulması sağlanabilecekti. Ancak üye ülkelerin, ulaştırma politikaları üzerindeki kontrollerini kaybedebilecekleri yönündeki endişeleri nedeniyle bu konuda 1985 yılına kadar önemli bir aşama kaydedilememiştir.<sup>19</sup>

---

<sup>17</sup> Avrupa Toplulukları Adalet Divanı'nın 22 Mayıs 1985 tarihinde aldığı karar için Bkz. **European Parliament v Council of the European Communities**, Case 13/83. ECR 1513. [http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga\\_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=EN&numdoc=61983J0013&model=guichett](http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=EN&numdoc=61983J0013&model=guichett) (12.02.2007)

<sup>18</sup>Hürrem Cansevdi, **Avrupa Birliği'nin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye'nin Uyumu**, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, İstanbul, Aralık 2004, s.87.

<sup>19</sup>Kenneth J Button ve David A Hensher, "Handbook of Transport Strategy, Policy & Institutions", **Elsevier Science**, Vol.6, 2005, s.13

### 1.3.2. 1985 VE 1992'DE YAYINLANAN BEYAZ KİTAPLAR

Tek pazarın tamamlanması, sınırların kaldırılması ve deniz taşımacılığının rekabete açılması gibi Topluluk ekonomisinin serbestleşmesi yönünde atılan önemli adımlar bir Ortak Ulaştırma Politikası oluşturma ihtiyacını kaçınılmaz kılmıştır. Avrupa Komisyonu'nun tek pazarın tamamlanmasıyla ilgili olarak 1985 yılında yayınladığı Beyaz Kitap'ta<sup>20</sup> ulaştırma başlığının altına çizilmesiyle, bu alandaki uyumlaştırma ve serbestleştirme çalışmaları hız kazanmıştır. Söz konusu Beyaz Kitap'ta 1992 yılına kadar tek pazarın tam anlamıyla yerleşebilmesi amacıyla üye ülkeler arasındaki fiziki, teknik ve mali engellerin kaldırılması öngörülmektedir.

Avrupa Komisyonu tarafından 1992 yılında yayınlanan diğer bir beyaz kitap<sup>21</sup> ile OUP sektörel bir yaklaşım yerine, sürdürülebilir hareketliliğe dayalı, bütünleştirilmiş bir politika olarak ele alınmaya başlandı. 1992'deki Beyaz Kitap'ta göze çarpan en önemli ilke ulaştırma pazarının rekabete açılması fikridir. Bununla birlikte, söz konusu belgeyi incelediğimizde, ulaşım güvenliği, çevresel ve sosyal koruma, dış ilişkiler, fiyatlandırma politikaları gibi yeni konuların da gündeme getirildiğini görmekteyiz.

Candemir,<sup>22</sup> Komisyonun 1992 yılında yayınlamış olduğu bu beyaz kitapta Avrupa'nın ulaştırma sisteminde çözüm gerektiren ciddi bazı tespitlerde bulunulduğunu belirtmiştir. Bunları aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:

- Ulaştırma ağlarında artan doygunluk,
- Farklı ulaştırma türleri arasında dengesiz bir trafik dağılımı,
- AB'nin bazı bölgelerinde darboğazlara neden olan bölgesel farklılık ve dengesizlikler,
- Ulaştırma kesimine ayrılan fon desteklerinin yetersizliği,

---

<sup>20</sup> European Commission, , **Completing the Internal Market. White Paper from the Commission to the European Council**, COM(85)310, Brussels, 1985

bkz. [http://europa.eu.int/comm/off/pdf/1985\\_0310\\_f\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/off/pdf/1985_0310_f_en.pdf) (13.02.2007)

<sup>21</sup> European Commission, **A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility**, COM(1992) 0494, 1992

bkz. [http://europa.eu.int/comm/off/white/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/off/white/index_en.htm) (13.02.2007)

<sup>22</sup> Yücel Candemir, Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye, **Ulaştırma Kongresi**, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, 2001, s.275

- Artan atmosferik kirlenme düzeyleri ve gürültü kirliliği ile çevreye verilen zarar,
- Trafik kazalarının artması ve trafik kazalarında verilen kayıplarla tehlikeli hale gelen karayolları,
- Artan rekabet gücüne paralel yeniden yapılanmayı gerektiren sosyal sorunlar.

### 1.3.3. 1992 Maastricht Antlaşması ve AB dönemi

1992 Maastricht Antlaşması<sup>23</sup> (2002 yılında imzalanan Nice Antlaşması'yla güçlendirilmiştir) ile hem OUP'nin siyasi, kurumsal ve mali esasları geliştirilmiş, hem de "Trans Avrupa Ulaşım Ağları" kavramı<sup>24</sup> ortaya atılmıştır. Böylelikle tek pazara dinamizm kazandırılması, sınırlar arası uyumun sağlanması ve AT'nin rekabetçi ortamının ve potansiyelinin güçlendirilmesi yönünde adımlar atılmıştır.<sup>25</sup>

Bugünkü AB'yi doğuran kurucu antlaşmaların en sonuncusu olan ve aynı zamanda Avrupa Birliği'ni (AB) kuran Maastricht Antlaşması'nın 3f nolu maddesi ve 70–80 arasındaki maddeler OUP'ye atıfta bulunmaktadır. Söz konusu Antlaşmanın 71. ve 80. maddeleri OUP'nin kapsamını çizmesi ve yasama usulünü belirlemesi bakımından büyük öneme sahiptir. 71. maddede özetle şu hususlar ortaya konmaktadır:

**a.** Ulaştırmanın farklı özellikleri dikkate alındığında, Ekonomik ve Sosyal Komite'ye ve Bölgeler Komitesi'ne danıştıktan sonra 251. maddede belirtilen yöntem uyarınca hareket edecek olan Konsey:

- Üye ülkelerin sınırları arasında uluslararası ulaştırmaya uygulanabilir ortak kurallar belirleyebilir;
- Bir üye ülke içerisinde yerleşik olmayan taşıma(non-resident carriers) yapılmasının koşullarını ortaya koyabilir;
- Ulaştırma güvenliğinin artırılması için gerekli önlemleri alabilir;
- Ve gerekli diğer hükümleri ortaya koyabilir.

<sup>23</sup> Bkz. **COM(1992) 0494**, Dec 1992, [http://europa.eu.int/comm/off/white/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/off/white/index_en.htm) (14.02.2007)

<sup>24</sup> Bu konu tezin gelecek bölümlerinde ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

<sup>25</sup> Erçin, ss.24–25.

b. Yukarıda belirtilen önlemler, yaşam standardı, istihdam ve ulaştırma faaliyetleri üzerinde büyük etkiye sahip olması nedeniyle, Parlamento ve Ekonomik ve Sosyal Konsey'e danışılması yanında Komisyon tavsiyesi sonucu Konsey tarafından alınacak oybirliği kararıyla belirlenir. Konsey böylece, "tek pazarın kurulması sonucu ortaya çıkacak ekonomik kalkınmaya adapte olunmasını sağlayabilecektir."<sup>26</sup> Görüleceği gibi bu madde, ortak karar alma mekanizmasını güvence altına almaktadır. 80. madde ise demiryolları, karayolları ve iç suyuollarına uygulanacak OUP hükümlerinin kapsam ve uygulamasının sınırlarını çizmektedir. Ayrıca bu madde, Konsey'e deniz ve hava ulaşımı konusundaki hangi hükümlerin nitelikli çoğunlukla alınacağını da belirtmektedir. Maastricht Antlaşması'nın 154, 155 ve 156. maddeleri ilk defa Trans- Avrupa Ağları'na da değinmektedir. Maddede söz konusu ağların geliştirilmesinin ulusal ağlar arasındaki bağlantıyı da kuvvetlendireceği ifade edilmektedir.

Bunların yanı sıra, Avrupa Komisyonu, 1992'de yayınlanan Beyaz Kitap paralelinde, Haziran 1995'te bir bildiri yayınlamış ve "Ortak Ulaştırma Politikası: 1995–2000 dönemi için Eylem Planı"<sup>27</sup>ni kabul etmiştir. Bu bildiri de yeni teknolojiler kullanarak ulaşım kalitesinin ve güvenliğinin yükseltilmesi, çevreye saygının dikkate alınması, tek pazarın işleyişinin güçlendirilmesi ve ulaştırma politikasının dış boyutunun geliştirilmesi konuları üzerinde durulmuştur.<sup>28</sup>

#### **1.3.4. 2001'de yayınlanan Beyaz Kitap: "2010 Yılı için Ortak Ulaştırma Politikası: Karar Verme Zamanı"**

Ortak Ulaştırma politikasına ilişkin Topluluk düzeyinde yapılan en önemli ve OUP'nin çerçevesini çizen çalışma Avrupa Komisyonu tarafından Eylül 2001'de

<sup>26</sup> Bkz. Maastricht Antlaşması, <http://europa.eu.int/en/record/mt/top.html>

<sup>27</sup> Bkz. European Commission, **Common Transport policy: Action Plan for the Period 1995-2000**, COM (1995) 0302, Brussels, 1995.

<sup>28</sup> Diğer yandan Aralık 1995 tarihinde yayınlanan "Ulaştırmada adil ve etkin fiyatlandırma" başlıklı Yeşil Kitap (Bkz. COM (1995) 691) ise ulaştırmanın mali boyutuna yöneliktir. Söz konusu çalışmayı, "Altyapı kullanımı için adil ödeme: AT'de ortak ulaştırma altyapısında giderler/fiyatlandırma" (Bkz. COM (1998) 716) isimli bir Beyaz Kitap daha takip etmiştir. Avrupa Komisyonu'nun Aralık 1998'de yayınladığı bir başka bildiri de (bkz. [http://europa.eu.int/comm/energy\\_transport/library/lb\\_texte\\_complet\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/energy_transport/library/lb_texte_complet_en.pdf)) 1995–2000 dönemi için oluşturulan eylem planı yeniden gözden geçirilmiş ve ayrıca 2000–2004 dönemini de kapsayan daha uzun vadeli hedefler ortaya konmuştur.

yayınlanan “2010 yılı Ortak Ulaştırma Politikası: Karar Verme Zamanı” başlıklı Beyaz Kitap olmuştur. Burada, 2010 yılına dek modern, sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin oluşturulması için ekonomik kalkınma ile toplumun kalite ve güvenlik talepleri arasında bir denge kurulması amaçlanmaktadır.<sup>29</sup>

Beyaz Kitap'ta, AT'nin ekonomik rekabet gücü korunurken, çevrenin kirlenmesi ve trafik yoğunluğunun azaltılmasını amaçlayan bir strateji ortaya konmuştur. Bu kapsamda, değişik taşımacılık türleri arasında kurallara uygun bir rekabetin ve dengenin sağlanması, çoklu taşımacılığın desteklenmesi, ulaştırmaya ilişkin gerçek giderleri karşılayabilecek vergi sistemlerinin oluşturulması, ulaşım türlerinde emniyetin artırılması, ulaşım türleri arasındaki bağlantıların kurulmasının teşvik edilmesi, taşımacılıktaki darboğazın hafifletilmesi, AT vatandaşlarının ihtiyaç ve taleplerinin dikkate alınması, trafik tıkanıklığına, kirliliğine ve kazalarına bağlı ekonomik kayıpların önlenmesi konuları öncelikler arasında sayılmaktadır. Kitapta tüm bu önceliklere ilişkin olarak, kara, demiryolu, hava, deniz ve iç su yolu ulaşımı, sektörler arası taşımacılık, Trans-Avrupa ulaşım ağı ve kullanıcılarını kapsayacak bir ulaştırma stratejisinin uygulanmasıyla ilgili önlemler önerilmiştir. Bu önerilen önlemlerin basta gelenlerini dört ana başlık altında toplayabiliriz:

a) Değişik taşımacılık türleri arasındaki dengenin sağlanması: Bu başlık altında, karayolu taşımacılığı sektöründe kalitenin iyileştirilmesi, demiryollarının yeniden canlandırılması, havayolu taşımacılığındaki büyümenin kontrol altına alınması, deniz yolu ve iç su yolu taşımacılığı sistemlerinin günümüz şartlarına uygun duruma getirilmesi ve taşımacılık türlerinin birbirleri ile bağlanması konuları ele alınmıştır. Komisyonun ulaştırmada sektörler arası denge sağlanmasındaki amacı, bütünleşmiş ulaştırma bağlantısı çerçevesinde iki veya daha fazla sektörel ulaşım kullanılmasıyla malların kapıdan kapıya taşınmasını sağlamaktır. Her bir sektörün yüksek kapasite ve güvenlik, esneklik, düşük enerji tüketimi düşük çevresel etki gibi kendine has avantajları bulunmaktadır. Sektörler arası etkileşim sonucu tüm ulaştırma sektörünün daha etkili, maliyeti düşük ve sürdürülebilir bir ulaşım zincirine dönüşmesi sağlanmaya çalışılmaktadır.

---

<sup>29</sup> Avrupa Komisyonu, **Beyaz Kitap: 2010 yılı Ortak Ulaştırma Politikası: Karar Verme Zamanı**, İtalya, 2001, s.16–23.  
[http://europa.eu.int/comm/energy\\_transport/library/lb\\_com\\_2001\\_0370\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/energy_transport/library/lb_com_2001_0370_en.pdf) (17.09.2007)

b) Taşımacılıktaki darboğazların giderilmesi: Burada ise, tünel güvenlik düzeylerinin artırılması, Trans-Avrupa ağları'na yönelik olarak belirlenen yönlendirici ilkelerin gözden geçirilmesi, mal taşımacılığına öncelik veren çok yönlü taşıma koridorlarının oluşturulması, yüksek hızlı insan taşımacılığı ağının geliştirilmesi, trafik şartlarının iyileştirilmesi, Essen Avrupa Konseyi'nde yapılmasına karar verilen projelerin tamamlanması ve bu projelere yenilerinin eklenmesi gibi hususlar üzerinde durulmuştur.

c) Tüketicilerin taşıma politikalarının merkezine getirilmesi: Bu başlıkta, kamu hizmetlerinde yüksek kalitenin oluşturulması, Avrupa'da kazalarda ölen yolcuların sayısının yarı yarıya azaltılması, Trans-Avrupa ulaşım ağları üzerindeki ticari taşımacılık kontrolünü ve cezalarını düzenleyen kuralların uyumlaştırılması, yol güvenliğini sağlamak amacıyla yeni teknolojilerin kullanılması, altyapının kullanımı ile kazalar ve hava kirliliği gibi dış etkilere ilişkin kademeli bir ücretlendirme sisteminin getirilmesi, akaryakıt üzerindeki vergilerin uyumlaştırılması, yolcular için çoklu taşımacılığın etkin hale getirilmesi, kullanıcıların hak ve sorumluluklarının iyileştirilmesi ve şehir içi ulaşımının uyumlaştırılması konuları incelenmiştir.

d) Ulaştırmadaki küreselleşme etkilerinin yönetimi: Son olarak burada; tüm taşıma türlerinin doğu-batı, kuzey-güney yönlerde entegrasyonu, genişlemenin taşıma altyapısına yansımaları, Merkezi ve Doğu Avrupa ülkelerinde gelişmiş demiryolu ağlarının sunacağı fırsatlar, denizcilikte güvenlik unsurları, uluslararası kurumlarda AT'nin taşımacılık alanında tek kimlik altında temsil edilmesi ve menfaatlerine uygun politikaların sağlanması, havayolu taşımacılığının dış boyutu ve uydu-navigasyon programı olan Galileo gibi konular ele alınmıştır.<sup>30</sup>

Bunlara ek olarak, mevcut taşıma politikasının daha sürdürülebilir hale getirilmesi ve trafik tıkanıklılığına, kirliliğine ve kazalarına bağlı ekonomik kayıpların önlenmesi de öncelikler arasındadır. Tüm bunlara ilişkin olarak, gerek kara, demiryolu, hava deniz ve iç deniz ulaşımına gerekli çok yönlü taşımacılık, trafik

---

<sup>30</sup> European Commission, **European transport policy for 2010: Time To Decide**, COM(2001) 370 final, Brussels, 12.09.2001, s.100  
[http://europa.eu.int/comm/energy\\_transport/library/lb\\_com\\_2001\\_0370\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/energy_transport/library/lb_com_2001_0370_en.pdf) (17.09.2007)

sıkışıklığı, Trans-Avrupa ulaşım ağı kullanıcıları kapsayan 60 teklif sunulmuştur (yolcu haklarının güçlendirilmesi, yol güvenliğinin artırılması, vs.). Topluluk düzeyinde yukarıda kısaca değinilen mevcut düzenlemeler göz önünde bulundurulduğunda, AT'nin ulaştırma alanında daha fazla yasa ve düzenlemede bulunması gerektiği anlaşılmaktadır. AB Komisyonu'nun özellikle, son Beyaz Kitap'ta yer alan hedefler ışığında birçok teklif hazırlaması gerekmektedir. Oluşturulacak bu mevzuat ile AB, ulaştırma alanında Uluslararası platformda "tek bir ses" olma yolunda önemli bir aşama kaydetmiş olacaktır.<sup>31</sup>

#### **1.4. ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASININ DESTEKLEDİĞİ PROGRAMLAR**

AT Ortak Ulaştırma Politikası dört temel programla desteklenmektedir. Bunlar, Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (TEN-T), Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı, Marco Polo Programı (2007–2013 mali döneminde Marco Polo II ile değiştirilecektir) ve 6. Çerçeve Programı kapsamında Civitas II ve Concerto programlarıdır.<sup>32</sup>

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

AT, üye devletlerarasındaki kurumsal ve teknik engelleri kaldırarak bütünleşmiş bir ulaştırma pazarı kurmak üzere çalışmalara başlamasının ardından, ulaştırma alanında bir Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T) oluşturmak amacıyla büyük bir altyapı programı hazırlamıştır.<sup>33</sup> TEN-T oluşumunun geliştirilmesine yönelik olarak belirlenen rehber ilkeler 1996 yılında Avrupa Konseyi ve Parlamento'nun 1692/96/EC sayılı kararıyla alınmıştır.<sup>34</sup> Bu ilkeler, tüm Avrupa'da kullanımda olan, uzun mesafeli yol trafiğini sağlayan ve AT üyelerini coğrafi ve ekonomik açıdan birbirine yaklaştıran karayolları, demiryolları, iç suyolları,

<sup>31</sup> UTİKAD, "2010 Yılında Avrupa Ulaştırma Politikasına İlişkin Beyaz Kitap: Karar Verme Zamanı" Utikad, Ankara, 2003, ss.1–10.

<sup>32</sup> Erçin, s.11.

<sup>33</sup> European Commisison, **Trans-European Transport Networks: Transforming a patchwork into a network**, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 1995, ss.6-9.

<sup>34</sup> **Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi**, 9 Eylül 1996, L 228, s.1.

havaalanları, deniz limanları ve trafik idaresi sistemlerine ilişkindir. Buna göre, üye ülkeler TEN-T'nin hayata geçirilmesinde esas sorumluluğa sahip olmaktadır. Ayrıca Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları'nın, Topluluk düzeyinde de bazı mali araçlar vasıtasıyla desteklenmesi öngörülmüştür.

Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları kavramının hukuki dayanağı AB'yi kuran Antlaşmanın ilgili hükümlerinde yer almaktadır. Buna göre, TEN-T'nin oluşturulması, Tek Pazar'ın gerçekleştirilmesi ve ekonomik ve sosyal uyumun sağlanması açısından önemli bir unsurdur. Ayrıca bu ağların geliştirilmesi, ulusal ağların birbirleriyle bağlantısını sağlayacak ve işlevliliğini de artıracaktır.

Trans Avrupa Ulaştırma Ağları'nın 2010 yılına dek tamamlanması planlanmıştı; ancak konuya ilişkin uygulama raporunda mali kaynakların yetersizliği nedeniyle bu hedefin zamanında gerçekleştirilemeyeceği belirtilmiştir.<sup>35</sup> Bunun üzerine Avrupa Komisyonu Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları'nın tamamlanması için 10 yıllık bir ek süre daha vererek, ağların 2020 yılına kadar tamamlanmasını ve kapsamının yeni üyeleri de içine alacak şekilde genişletilmesini önermiştir. TEN-T kapsamında sürdürülecek öncelikli projelerin toplam maliyetinin, 2020 yılına dek, 220 milyar Euro'yu bulacağı tahmin edilmektedir.<sup>36</sup>

TEN-T Ulaştırma Şebekesi, 75.175 km. karayolundan, inşa edilecek 79.940 km. geleneksel veya hızlı demiryolundan, 381 havaalanı, 273 uluslararası deniz limanı ve 210 dâhili limandan oluşacaktır.<sup>37</sup> Ayrıca, kurulmasına 1994 Korfuz AT Konseyi'nde onay verilen TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment/ Ulaştırma Altyapıları İhtiyaç Değerlendirmesi) kapsamındaki şebekenin ortak çıkarlar temelinde aday ülkeler için de belirlenmesi sağlanmıştır. Bu şebeke de, TEN-T şebekesine eklenecek ve kabaca 18.000 km. karayolu, 20.000 km. demiryolu, 4.000 km. dahili su yolu, 40 havaalanı, 80 liman ve 80 terminalden oluşacaktır.<sup>38</sup>

---

<sup>35</sup> Bkz. 1998 TEN-T Uygulama Raporu

<sup>36</sup> Cansevdi, s.117-118.

<sup>37</sup> European Communities, Directorate General For Energy and Transport, **European Energy and Transport Trends to 2030**, Belgium, 2003, ss.93-94.

<sup>38</sup> Directorate General For Energy and Transport, s.118.



### 1.4.2. Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı Belgesi

AT'nin bir diğer ulaştırma programı da Komisyon tarafından hazırlanan Güneydoğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı belgesi çerçevesinde sürdürülmektedir. Belge ulaşım ve enerji altyapısı stratejilerini ayrı ayrı ele almaktadır. Buna göre, ulaşım altyapısı stratejisinin amacı her türlü ulaşım seklini içeren, günümüz ve gelecekteki mal ve yolcuların trafiğini göz önünde bulunduran çok yönlü ulaşım ağları oluşturulmasıdır.<sup>39</sup> Enerji altyapı stratejisinin amaçları ise; elektrik, petrol ve gaz olan talebin sürdürülebilir bir şekilde karşılanabilmesi için modern ve etkin enerji altyapısı oluşturulması, bölgesel elektrik pazarı oluşturulması, ekonomik temellerde ticari operatörler tarafından enerji yatırımlarının desteklenmesidir.

### 1.4.3. Marco Polo Programı<sup>40</sup>

Avrupa Komisyonu, 2001 yılında kabul ettiği Beyaz Kitap'ta ulaştırma türlerinin trafik paylaşımının 2010 yılına gelindiğinde, 1998'deki seviyesine geri döndürülmesine, başka bir ifadeyle karayolunun toplam ulaştırma sektörü içindeki egemenliğinin azaltılmasına yönelik tedbirler önermiştir.<sup>41</sup> 22 Temmuz 2003'de kabul edilen Marco Polo Programı bu amaca ulaşmak için önlemler içermektedir. 1997–2001 yılları arasında uygulanan PACT programının devamı niteliğindeki olan Marco Polo I programı 2003-2007 yılları arasında uygulanacaktır. Marco Polo programı lojistik ve ulaştırma sektöründe ulaştırma türleri arasında sürdürülebilir kalkınmayı sağlamayı hedeflemektedir.

Bu programın hedefi karayolu tıkanıklığının azaltılması ve Topluluk içerisinde ulaştırmanın çevresel etkilerinin geliştirilmesi ve sektörler arası taşımacılığın kuvvetlendirilmesidir. Marco Polo Programı'na 2003–2007 yılları arasında 115 milyon Euro'luk bir kaynak ayrılmıştır. Ayrıca bu program, 2007–2013

<sup>39</sup> Erçin, s.10.

<sup>40</sup> Marco Polo Programı için bkz. 1382/2003/EC sayılı karar.

<http://www.europa.eu.int/scadplus/leg/en/lvb/l24159.htm> (16.02.2007)

<sup>41</sup> European Communities, Directorate General for Energy and Transport, **2003- Annual Energy and Transport Review**, 2005, Belgium, s.28.

yılları arasında, yerini Marco Polo II<sup>42</sup> Programı'na bırakacaktır. Bu dönemde program için ayrılması planlanan bütçe 740 milyon Euro'dur.

#### **1.4.4. Çerçeve Programları kapsamında Civitas II ve Concerto Programları<sup>43</sup>**

Çevreyle ilgili endişeler ve emisyonu düşürme amacı, etkin ulaştırma teknolojilerine olan eğilimi artırmaktadır. Etkin ulaştırma teknolojileri kavramının içine daha temiz yakıtın yanı sıra teknik olmayan tedbirler de dahil edilmiştir. Bu çerçevede, 6. Çerçeve Programı kapsamında Civitas II Programı şehirlerde daha temiz ve iyi bir ulaşımı amaçlarken, Concerto programı vatandaşların yaşam seviyelerini artırmak için tam olarak bütünleşmiş bir enerji politikasını hedeflemektedir. Civitas girişimi sürdürülebilir kentsel ulaşım stratejileri geliştirmeyi taahhüt etmiş şehirleri hedef almaktadır. Burada amaç, sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanılmasının yaygınlaştırılmasıdır.<sup>44</sup>

### **1.5. AT ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASINDA ALT SEKTÖRLER**

AT Ortak Ulaştırma Politikası, karayolu ulaşımı, demiryolları, hava ulaşımı, denizyolu ulaşımı, iç su yolları, çoklu taşıma politikası gibi alt sektörlerden oluşmaktadır.<sup>45</sup> Bu tezde karayolu, denizyolu ve demiryolu alt sektörleri bu bölümde; hava ulaştırma politikası ise ayrıntılı olarak bir sonraki bölümde incelenecektir.

#### **1.5.1. Karayolu Ulaştırması**

OUP'nin en önemli alt sektörlerinden birisi karayolu taşımacılığıdır. Kişilerin ve malların serbest dolaşımı ilkeleri Avrupa entegrasyonunun temelini

---

<sup>42</sup> European Commission, **Establishing the second "Marco Polo" programme for the granting of Community financial assistance to improve the environmental performance of the freight transport system ("Marco Polo II")**, COM (2004) 478, Brussels, 14.07.2004, s.2.

<sup>43</sup> Civitas ve Concerto programları için bkz.

[http://europa.eu.int/comm/dgs/energy\\_transport/rtd/6/call\\_2/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/rtd/6/call_2/index_en.htm) (01.03.2007)

<sup>44</sup> Erçin, s.12.

<sup>45</sup> Bkz. Avrupa Komisyonu sayfası, [http://www.europa.eu.int/comm/transport/index\\_en.html](http://www.europa.eu.int/comm/transport/index_en.html) (02.03.2007)

oluşturduğundan, etkin ve güvenli bir karayolu sisteminin yaratılması Avrupa entegrasyonu için bir önkoşul olagelmıştır. Birliğin ilk hedefi karayollarındaki sektör kalitesini artırmak olmuştur. 1970'lerden 2000'lere doğru, topluluktaki araç sayısı 62,5 milyondan 175 milyona ulaşmıştır. Hemen hemen her 2 eve ait 3 araç sahipliği gözlenmektedir. Birlikte özel araçların hali hazırda 3 milyondan fazla yıllık artışı olmakta ve genişlemeyle birlikte bu oranlar daha da arttığı gözlenmektedir. Her gün alanların 10 hektarı yeni yolların yapımı için kullanılmaktadır. Yol inşaatı yoğun bölgelerde, ülkelerin merkeze uzak yerleşimlerinin ekonomik gelişmesine yardımcı olmuştur. Ve bölgesel olarak birlik ülkelerinde ve motorlu taşıtların sayısı 1988'den 2006'ya kadar ortalama olarak % 43 artmıştır. Birliğin tümünde 1970'den 2000'e kadar taşıt yolu uzunluğu 3 misli artmıştır. Tüm yeni yollar, örneğin Ruhr ve Randstad gibi İtalya'nın kuzey kesimi ve İngiltere'nin güneyi, endüstrileşen kırsal kesimlerde yollar doyma noktasındadır. Büyük şehirlerdeki trafik yoğunluğunun zaman kayıplarına ve kazalara sebep olduğu öngörülmüştür.

Avrupa'da karayolu taşımacılığı sektörü, bugün uzun bir serbestleşme sürecinin sonucu olarak, açık ve rekabetçi bir pazar haline gelmiştir. Bu sektörde verilecek hizmetlerin önündeki engeller 1 Ocak 1993 tarihinde kaldırılmış (881/92/EC sayılı Tüzük<sup>46</sup>) ve Topluluk sınırları içinde kabotaj 1 Temmuz 1998'den itibaren 3118/93/EC sayılı Tüzük<sup>47</sup> ile sağlanmıştır. Saydığımız bu kararlar çerçevesinde, günümüzde herhangi bir üye devlet taşıyıcısı, bütün AT ülkelerinde uluslararası veya dahili yük taşımacılığı hizmeti sunabilmektedir. Konsey, bu iki ana tüzüğün ardından kabul ettiği çok sayıda tüzük ile sektördeki sosyal<sup>48</sup>, mali ve teknik uyum konularında radikal adımlar atmıştır. Gerçekleştirilen her teknik uyum, rekabette eşit şartların yaratılmasına katkı sağlamıştır. Buna rağmen, üye ülkelerin karayolu ile taşınan mallara farklı mali uygulamalarda bulunmaları rekabeti zedelemektedir.

---

<sup>46</sup> **Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi**, 9.4.1992, L 95, s.1

<sup>47</sup> **Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi**, 12.11.1993, L 279, s.1

<sup>48</sup> Örneğin 21 Aralık 1990 tarihinde kabul edilen 3916/90 sayılı Konsey Tüzüğü ile karayolu ile yük taşımacılığı alanında bir kriz çıkması halinde alınacak önlemler ortaya konmuştur. Bunu yanı sıra 561/2006 ve 2002/15 sayılı Tüzüklerle sürücülerin çalışma ve dinlenme saatleri, çalışma koşulları belirlenmiş, 3821/85 (değiştirilmiş hali 2006/22) sayılı tüzükle de dijital takograf kullanma zorunluluğu getirilmiştir.

Yol emniyeti konusu AT’de hala önemli bir sorun olmayı sürdürmektedir. AT sınırları içerisinde meydana gelen trafik kazalarında her yıl 40.000 kişi hayatını kaybetmekte ve 1 milyon 700 bin kişi de yaralanmaktadır. Bu sebepten dolayı, Avrupa Komisyonu, 2010 yılına kadar kaza ölümlerini %50 azaltmak için bir Avrupa karayolu emniyeti programı yayınlamıştır. Bu program teknik performanslarını geliştirerek araçları daha güvenli hale getirmeyi, karayolları altyapısını geliştirerek tehlikeli noktaları ortadan kaldırmayı amaçlamakta ve sürücülerini var olan kurallara uymaya zorlamaktadır.<sup>49</sup>

Tablo.2’de özellikle 1990 yılından itibaren ölümlerle sonuçlanan trafik kazalarının azaldığı ve bu oranın 1990 ve 2005 yılları arasında yaklaşık olarak %50 olduğu görülmektedir. Tabloda görülen bir diğer önemli husus ise ortak kurallara uyma ve alt yapının çok önemli olduğu Avrupa ülkelerinde ölümlerle sonuçlanan trafik kazalarının bu konuda hem ülke içinde hem de dışarıdan çok eleştiri alan Türkiye’den daha fazla olmasıdır. Nüfus itibarıyla Türkiye ile benzerlik gösteren Almanya, İtalya ve Fransa bu ülkeler arasındadır.

---

<sup>49</sup> Erçin, s.7.

**Tablo.2. Trafik Kazası Ölümleri**

	1970	1980	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<b>EU25</b>				<b>58</b>		<b>50</b>	<b>49</b>	<b>46</b>	<b>43</b>	<b>41</b>
			<b>70 628</b>	<b>997</b>	<b>52 489</b>	<b>437</b>	<b>733</b>	<b>662</b>	<b>472</b>	<b>274</b>
<b>EU15</b>				<b>46</b>		<b>39</b>	<b>38</b>	<b>35</b>	<b>32</b>	<b>30</b>
	<b>77 831</b>	<b>64 237</b>	<b>55 888</b>	<b>098</b>	<b>41 009</b>	<b>861</b>	<b>578</b>	<b>844</b>	<b>637</b>	<b>959</b>
<b>BE</b>	2.950	2.396	1.976	1.449	1.470	1.486	1.306	1.214	1.162	1.089
<b>CZ</b>			1.291	1.588	1.486	1.334	1.431	1.447	1.382	1.286
<b>DK</b>	1.208	690	634	582	498	431	463	432	369	331
<b>DE</b>	21.332	15.050	11.046	9.454	7.503	6.977	6.842	6.613	5.842	5.361
<b>EE</b>			436	332	204	199	223	164	170	168
<b>EL</b>	1.099	1.445	2.050	2.412	2.037	1.880	1.634	1.605	1.670	1.614
<b>ES</b>	5.456	6.522	9.032	5.749	5.777	5.517	5.347	5.400	4.749	4.442
<b>FR</b>	16.448	13.672	11.215	8.892	8.079	8.162	7.655	6.058	5.530	5.339
<b>IE</b>	540	564	478	437	418	412	376	337	374	399
<b>IT</b>	11.004	9.220	7.151	7.020	6.649	6.691	6.739	6.065	5.692	5.426
<b>CY</b>		85	116	118	111	98	94	97	117	102
<b>LV</b>			947	611	588	558	559	532	516	442
<b>LT</b>			933	672	641	706	697	709	752	760
<b>LU</b>	132	98	70	70	76	70	62	53	50	46
<b>HU</b>			2.432	1.589	1.200	1.239	1.429	1.326	1.296	1.278
<b>MT</b>			4	14	15	16	16	16	13	17
<b>NL</b>	3.181	1.997	1.376	1.334	1.082	993	987	1.028	804	750
<b>AT</b>	2.507	2.003	1.391	1.210	976	958	956	931	878	768
<b>PL</b>			7.333	6.900	6.294	5.534	5.827	5.640	5.712	5.444
<b>PT</b>	1.842	2.941	2.646	2.711	1.877	1.670	1.655	1.542	1.294	1.247
<b>SI</b>			517	415	313	278	269	242	274	258
<b>SK</b>			731	660	628	614	610	645	603	560
<b>FI</b>	1.055	551	649	441	396	433	415	379	375	371
<b>SE</b>	1.307	848	772	572	591	583	560	529	480	440
<b>UK</b>	7.770	6.240	5.402	3.765	3.580	3.598	3.581	3.658	3.368	3.336
<b>BG</b>			1.567	1.264	1.012	1.011	959	960	943	957
<b>RO</b>			3.782	2.845	2.499	2.461	2.398	2.235	2.418	2.641
<b>HR</b>			1.360	800	655	647	627	701	608	597
<b>MK</b>						107	176	118	155	143
<b>TR</b>			6.286	6.004	5.510	4.386	4.274	3.966	4.428	4.525
<b>IS</b>			24	24	32	24	25	23	23	19
<b>NO</b>			332	305	341	275	312	282	259	224
<b>CH</b>	1.694	1.246	954	692	592	544	513	546	510	409

Kaynak: Directorate-General for Energy and Transport, EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook, European Commission, Belgium, 2006, s.3.7.1.

### 1.5.2. Denizyolu Ulaştırması

Deniz taşımacılığı da hava taşımacılığı gibi uluslararası, sınır ötesi bir sektördür. Avrupa'da eşya taşımacılığında limanlar, demiryolu, denizyolu ile nehirler ve iç su yolu kullanılmaktadır. Büyük şehirler arasında ortaçağda ticaret nehirler veya denizlerle sürdürülmüştür. Şu anda da AT dış ticaretinin % 90'ından fazlasını ve iç ticaretinin % 43'ünü deniz yoluyla gerçekleştirmektedir. Yılda ortalama 2 milyar tondan fazla yük AT limanlarından yüklenmekte ve AT limanlarına boşaltılmaktadır. AT üyelerine ait denizcilik firmaları dünya filosunun üçte birini kontrol etmektedir. Deniz ulaşımı sektörü, gemi inşaatı, limanlar, balıkçılık ve diğer hizmetler dahil olmak üzere AT'de yaklaşık 3 milyon kişiye istihdam sağlamaktadır.<sup>50</sup>

Deniz ulaşırması alanında hizmet sunma serbestisini içeren genel kurallar Avrupa Topluluğu Antlaşması'nın ulaşırma bölümünde de belirtilmektedir. Söz konusu Antlaşmanın 51. maddesi, ulaşırma alanındaki hizmet sunma serbestisinin, orantılılık, ayrımcılık yapmama ilkelerini gözetmesi gerektiğini ifade etmektedir. AT, Kurucu Antlaşmanın yanında, üye ülkeler için bağlayıcı olan Direktif, Tüzük ve diğer yasal işlemler ile deniz taşımacılığı alanını düzenlemektedir.<sup>51</sup>

Hizmet sunma serbestisi ile ilgili önemli bir diğer konu kabotaj'dır.<sup>52</sup> AT Antlaşması'nın kabotaj hakkındaki 71 (2). Maddesi Topluluk dışından olan taşıyıcıların üye devletlere ait denizlerde işletim yapabilme şartlarını

<sup>50</sup> Avrupa Komisyonu, Enerji ve Ulaşırma Genel Müdürlüğü sayfası bkz. [http://www.europa.eu.int/comm/transport/maritime/index\\_en.htm](http://www.europa.eu.int/comm/transport/maritime/index_en.htm) (13.07.2007)

<sup>51</sup> Deniz Taşımacılığı ile ilgili AT tarafından kabul edilen ilk hukuksal işlemlerden bazıları şunlardır: 78/774/EEC, Kargo Taşımacılığı Alanında Üçüncü Ülkelerde Yürütülen Faaliyetler ile ilgili 19 Eylül 1978 tarihli Konsey Kararı (**Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi**, 21.09.1978, L 258, s.35–36); 954/79/EEC sayılı BM Hat Konferansları Kodu Sözleşmesinin AT üyesi ülkeler tarafından onaylanmasına ilişkin Konsey Tüzüğü (**Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi**, 17.05.1979, L 121, s. 1–4)

<sup>52</sup> Kabotaj, tanım olarak bir devletin kendi limanları arasında gerçekleşen ulusal deniz ticaretini ulusal bayrağını taşıyan gemilerin tekelinde bulundurması hakkıdır. Bu hak, kıyı ve açık deniz seferleri ve kara sınırları içinde kalan sular için de geçerlidir. Uzun zamandan beri çoğu devlet kendi sınırları içinde gerçekleşen ticari deniz taşımacılığına kısıtlamalar getirmektedir. Kabotaj hakkı olan gemilerin sahip olması gereken koşullar şu şekildedir: i) Devletin kendi vatandaşı tarafından kullanılması, ii) Geminin tamamına veya çoğunluğuna o ülke vatandaşlarının sahip olması, iii) Geminin ulusal tersanelerde yapılmış olması veya iv) geminin kendi ulusal bayrağını taşıması. (Deniz Ticaret Odası, **Deniz Ulaşırması Alanında AT müktesebatı Özet Rehberi**, Şubat 2006, İstanbul, s.15.)

listelemektedir.<sup>53</sup> AT’de kabotaj hakkı, AT hukukunun temel ilkelerinden olan hizmetlerin serbest dolaşımına engel teşkil ettiği için ticaretin önünde bir engel olarak nitelendirilmektedir. Kabotaj konusu AT üyesi ülkeler arasında yoğun olarak tartışıla gelmiştir. Ülkeler bu konudaki görüşleri bakımından temel olarak iki gruba ayrılabilir:

“Kuzey Ülkeleri” kabotaj hakkının kaldırılmasının gemi ticaretlerine çok fazla olumsuz etki getirmeyeceği ve hatta serbestlikten faydalanabileceklerini savunmuşlardır. “Güney Ülkeleri” ise tam tersi sebeplerden dolayı kabotaj hakkının saklı tutulmasını veya kısmen kaldırılmasını tercih etmişlerdir.<sup>54</sup> AT, 3577/92 sayılı Konsey Tüzüğü<sup>55</sup> ile kabotaj yasalarını kısmen serbestleştirmiş ve AT üye ülkelerinin kendi kabotaj yasalarını kendi aralarında serbestleştirmeleri koşulunu getirmiştir. Bunun yanı sıra, kargo taşımacılığı ticaretinin bütün AT üye ülkeleri firmalarınca kabotaj hakkından muaf olarak gerçekleşmesi sağlanmıştır. Öte yandan, kabotaj hakkı Topluluk dışında geçerli değildir. İşletmelerin ana faaliyet merkezlerinin Topluluk sınırları içerisinde olması gerekmektedir.

Avrupa Topluluğu’nun denizcilik politikasıyla ilgili olarak belirtilmesi gereken bir başka nokta ise Avrupa Komisyon’unun Haziran 2006’da yeni bir Yeşil Kitabı<sup>56</sup> kabul etmesidir. Söz konusu kitap ile, denize yönelik araştırma, teknoloji ve inovasyonla desteklenen sürdürülebilir denizcilik ekonomisinin oluşturulmasına yönelik politikalar belirlenmesi amaçlanmaktadır. Oluşturulacak politikaların tüm deniz ve okyanusları kapsamı öngörülmektedir.<sup>57</sup>

Ayrıca, AT sınırları içerisinde sürekli artan bir eğilim gösteren karayolu yük ve yolcu taşımacılığının, trafik sıkışıklığına, belli bölgelerde tıkanmaya ve güvenlik sorunlarına yol açması sebebiyle AT, “Motorways of the Sea” adlı yeni bir politika ortaya koymuştur. Bunda amaç, özellikle yük taşımacılığında bütün ağırlığı üzerinde

---

<sup>53</sup> AT Antlaşması 71. madde.

<sup>54</sup> **Deniz Ulaştırması Alanında AT müktesebatı Özet Rehberi**, 2005, s.15.

<sup>55</sup> **Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi**, 12.12.1992, L 364, ss.7 – 10.

<sup>56</sup> Bkz. <http://www.europa.eu.int>.

<sup>57</sup> **Ulaştırma Politikası Fash Tanıtıcı Tarama Toplantısı**, Avrupa Komisyonu Sunumu, 26–29 Haziran 2006, Brüksel.

tutan karayolundan denizyoluna geçisin sağlanmasıdır. Söz konusu politika çerçevesinde karayolu yük taşımacılığının hafifletilmesi amacıyla yük taşımacılığı için dört farklı denizyolu güzergahının daha yoğun kullanılmasına karar verilmiştir. Bu güzergahlar: Baltık Denizi, Batı Avrupa (Atlas Okyanusu-Kuzey Denizi/İrlanda Denizi), Güneybatı Avrupa (Batı Akdeniz) ve Güneydoğu Avrupa (Adriyatik Denizi ve Ege)'dir.<sup>58</sup>

### 1.5.3. Demiryolu Ulaştırması

Bir diğer taşıma sektörü olan demiryolu, üye devletlerin sınai ve ekonomik kalkınmaları için stratejik bir değere sahiptir ve Avrupa'yı uzun yıllar bölen anlaşmazlıklarda rol oynamış önemli bir taşıma türüdür. Artan ulaşım talebi ve altyapıdaki engeller nedeniyle yeterli ulaşım arzının sağlanamaması, üye devletlerin demiryollarının tek bir Avrupa Demiryolu sistemine dönüştürülmesini gerekli kılmıştır.

Avrupa demiryolu taşımacılığı, özellikle nakliye alanında son otuz yılda büyük bir düşüş yaşamıştır. 1970'de şu andaki Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun 15 üyesinde nakliyenin % 21'i demiryollarıyla gerçekleştirilmekteydi. 2002 yılında bu oran % 7,7'ye düşmüştür. Bu süre zarfında karayollarıyla nakliye oranı % 30,8'den % 43,8'e yükselmiştir. Düşüş gösteren tek ulaşım sektörü demiryolları olmuştur. Demiryolları ile yapılan yolcu taşımacılığı da nakliye kadar olmamakla birlikte, 1970'deki % 10,2'lik orandan 2003'de % 6,3'e gerilemiştir. Bunun nedeni, demiryollarının karayolu taşımacılığı kadar rekabetçi olmamasıdır. Tablo 3'te de çoğu AB ülkesinde demiryolu hat uzunluklarının azaldığı görülmektedir. Türkiye'de ise son 30 yılda az da olsa bir artış gözlenmektedir.

---

<sup>58</sup> Motorways of the Sea'nin (MoS) gelecekte Türkiye'yi de kapsayacak biçimde genişletilmesi öngörülmektedir.



**Tablo.3. Yıllar İtibarı ile Demiryolu Hatlarının Uzunlukları**

	1970	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004
<b>EU25</b>	<b>230650</b>	<b>222741</b>	<b>215441</b>	<b>201303</b>	<b>198222</b>	<b>198766</b>	<b>200375</b>	<b>197937</b>
<b>EU15</b>	<b>175274</b>	<b>168150</b>	<b>161638</b>	<b>151227</b>	<b>150970</b>	<b>151096</b>	<b>152261</b>	<b>150213</b>
<b>BE</b>	4 605	3 971	3 479	3 471	3 454	3 518	3 521	3 536
<b>CZ</b>				9 444	9 523	9 600	9 602	9 612
<b>DK</b>	2 352	2 015	2 344	2 047	2 047	2 273	2 779	2 785
<b>DE</b>	43 777	42 765	40 981	36 588	35 986	35 814	36 054	34 732
<b>EE</b>	1 227	993	1 026	968	967	967	967	971
<b>EL</b>	2 602	2 461	2 484	2 385	2 377	2 383	2 414	2 449
<b>ES</b>	15 850	15 724	14 539	13 868	13 868	13 856	14 387	14 395
<b>FR</b>	37 582	34 362	34 070	29 272	29 445	29 352	29 269	29 246
<b>IE</b>	2 189	1 987	1 944	1 919	1 919	1 919	1 919	1 919
<b>IT</b>	16 073	16 138	16 066	16 187	16 357	16 307	16 287	16 236
<b>CY</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>LV</b>	2 606	2 384	2 397	2 331	2 305	2 270	2 270	2 270
<b>LT</b>	2 015	2 008	2 007	1 905	1 696	1 775	1 774	1 782
<b>LU</b>	271	270	271	274	274	274	275	275
<b>HU</b>	8 487	7 836	7 838	8 005	7 736	7 949	7 950	7 950
<b>MT</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>NL</b>	3 147	2 880	2 798	2 802	2 809	2 806	2 811	2 811
<b>AT</b>	5 901	5 857	5 624	5 665	5 697	5 779	5 787	5 675
<b>PL</b>	26 678	27 181	26 228	22 560	20 134	20 223	20 665	20 250
<b>PT</b>	3 588	3 609	3 064	2 814	2 814	2 818	2 818	2 849
<b>SI</b>	1 055	1 058	1 196	1 201	1 229	1 229	1 229	1 229
<b>SK</b>				3 662	3 662	3 657	3 657	3 660
<b>FI</b>	5 804	6 075	5 867	5 854	5 850	5 850	5 851	5 741
<b>SE</b>	12 203	12 006	11 193	11 037	11 021	11 095	11 037	11 050
<b>UK</b>	19 330	18 030	16 914	17 044	17 052	17 052	17 052	16 514
<b>BG</b>	4 196	4 341	4 299	4 320	4 320	4 318	4 316	4 259
<b>RO</b>	11 012	11 110	11 348	11 364	11 364	11 364	10 939	10 844
<b>HR</b>	2 411	2 437	2 429	2 726	2 726	2 726	2 726	2 726
<b>MK</b>		673	696	699	699	699	699	699
<b>TR</b>	7 985	8 387	8 429	8 671	8 671	8 671	8 697	8 697
<b>IS</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>NO</b>	4 242	4 242	4 044	4 179	4 178	4 077	4 077	4 077
<b>CH</b>	3 161	3 178	3 215	3 216	3 225	3 222	3 231	3 381

Kaynak: Directorate-General for Energy and Transport, EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook, European Commission, Belgium, 2006, s.3.5.4.

AT'nin demiryolu sistemi ile ilgili olarak en önemli amacı, "sınır ötesi hizmetlerin sorumluluğunun tek bir çatı altında toplandığı bir Avrupa demiryolu

alanı'' oluşturmaktır.<sup>59</sup> AT'nin demiryolu taşımacılığının geliştirilmesi konusundaki yaklaşımının beş ayağı vardır. Bunlar: Sektörde tam rekabet ve pazara serbest girişin yerleştirilmesi, teknik uyum yoluyla karşılıklı işlerliğin sağlanması, ortak bir demiryolu emniyeti anlayışının benimsenmesi, AT mevzuatını etkin bir şekilde uygulayacak bir Avrupa Demiryolu Ajansı'nın kurulması ve son olarak demiryolu taşımacılığı için bir Trans-Avrupa Ağının geliştirilmesidir.

OUP çerçevesinde gösterilen çabalara karşın, günümüzde Avrupa demiryolu sektörü kabul edilebilir bir iç pazar oluşturmaktan uzaktır. 91/440 sayılı demiryolları Direktifi<sup>60</sup> sektör için genel bir çerçeve oluşturmaktadır. Ancak, yeterli serbestleşmeye olanak tanınmamış olduğundan, demiryolları yoğun olarak serbest piyasaya sahip kara, hava ve deniz taşımacılığı karşısında önemli pazar payı kayıplarına uğramaktadır.

#### **1.5.4. Havayolu Ulaştırması**

AT'de hava ulaştırması alanında pazara erişim, havacılık emniyeti ve güvenliği, yolcu hakları, çevresel konular, dış havacılık politikası ve hava trafik yönetimi gibi konular önemli unsurlar olarak değerlendirilmektedir. Tezin inceleme konusu olan Türkiye hava trafik kontrol hizmetlerinin topluluk müktesebatına uyumu bağlamında hava ulaştırması politikası tezin üçüncü ve dördüncü bölümlerinde ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

### **1.6. PAN-AVRUPA KORİDORLARI VE TRACECA**

Bilindiği gibi Türkiye karayolu, denizyolu, demiryolu ve hava taşımacılığında Avrupa, Balkanlar, Karadeniz, Kafkasya, Orta Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika bölgeleri arasında geçiş bölgesi konumundadır. Dolayısıyla bu bölgeler arasında yapılacak her türlü yük, ayrıca yolcu taşımacılığında kullanılacak ulaşım koridorları ülkemiz açısından büyük önem taşımaktadır. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları'nın

---

<sup>59</sup> Ulaştırma Politikası Faslı Tanıtıcı Tarama Toplantısı, **Avrupa Komisyonu Sunumu**, Haziran 2006, Brüksel, ss. 26–29,

<sup>60</sup> **Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi**, 24.08.1991, L 237, s.25.

(TEN-T) Doğu Avrupa'ya doğru bağlantılarını planlamak üzere 1990'lı yıllarda oluşturulan Pan-Avrupa Koridorları alanındaki çalışmalara Türkiye de katılmış ve çerçevede 4 ve 8. koridorlara taraf olmuştur. Pan-Avrupa koridorlarından 4 numaralı olanı Türkiye'nin güzergah ülkesi olması nedeniyle Türkiye açısından özel önem taşımaktadır. Bu koridorun güzergahı Berlin-Prag-Budapeşte üzerinden Selanik ve İstanbul'a ulaşmaktadır. 8. koridor ise Adriyatik ve Karadeniz'i birbirine bağlamakta olup, Balkan ülkelerinin gerek birbirleriyle, gerek Türkiye ile ekonomik, sosyal ve kültürel yakınlaşmalarına yardımcı olabilecek ve aralarındaki işbirliğini daha ileri götürebilecek stratejik nitelikli bir proje olarak değerlendirilmektedir. Türkiye siyasi nedenlerle bu Koridora da taraf olmuştur ve çalışmalarına katılmaktadır. Türkiye ayrıca Avusturya ve Macaristan'dan başlayıp Adriyatik'e paralel olarak Balkanları geçip Selanik'e kadar gelen 10. koridor çalışmalarına da katılmaktadır.

Avrupa Topluluğu'nun 2004 yılındaki son genişlemesinden sonra, Pan-Avrupa Koridorlarının çoğunluk kısmı TEN-T statüsü kazanmıştır. Bu nedenle, AT komsu bölge ve ülkelere ulaşım bağlantılarını yeniden planlamak üzere, Haziran 2005'te "Genişleyen Avrupa'da Ulaşım (Wider Europe for Transport)" adı altında bir süreç başlatmış ve başlangıçtan itibaren beş ana uluslararası hat belirlenmesini öngörmüştür. Ekim 2005'ten beri yürütülen bu sürece Türkiye etkin olarak katılmış ve biri deniz otoyollarından oluşan beş hattan birinin Türkiye'den geçmesi sağlanmıştır.<sup>61</sup> Türkiye'nin uluslararası ulaştırma hizmetlerinin merkezinde olduğunu gösteren bir diğer önemli yol ise TRACECA Koridoru Projesi'dir.

TRACECA Koridoru: Doğu ve batı ekseninde Kafkaslar, Orta Asya Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında çok modlu ulaştırma koridoru oluşturmak amacıyla kurulan TRACECA Projesi, Avrupa ve Asya ülkeleri arasında mümkün olan en kısa ulaştırma bağlantısını sağlaması açısından büyük öneme sahiptir. Bir bakıma tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması olan bu projenin gerçekleşmesiyle, üye ülkelerin Avrupa ve dünya pazarına daha kolay erişmeleri, üye devletlerarasındaki bölgesel işbirliğinin artması ve kuvvetlenmesi, Trans- Avrupa Ulaşım Ağı'na (TEN-T) entegrasyonun sağlanması beklenmektedir. Türkiye TRACECA Projesine Nisan

---

<sup>61</sup> Güney Doğu Aksı (South Eastern axis) olarak adlandırılan bu yol Avrupa'yı Balkanlar ve Türkiye üzerinden Kafkasya, Hazar Denizi, Kızıl Deniz ve İran Körfezine bağlamak üzere planlanmıştır.

2002’de üye olmuştur. Koridorda Karadeniz ve Hazar Denizi’nin verdiği olanaklarla kombine taşımacılık öngörülmektedir. Bu taşıma şekli yanında, 4 numaralı Pan-Avrupa Koridorunun karayolu ve demiryolu olarak uzatılması ile Türkiye üzerinden Kafkasya ve Orta Asya bölgelerine bu türler ile yapılacak taşımalarda kolaylıklar olacağı, zaman ve maliyet avantajları sağlanabileceği düşünülmektedir.

## İKİNCİ BÖLÜM

### HAVACILIK PİYASASININ ULUSLARARASI YAPISI

#### 2.1. HAVACILIK OLGUSU

İlk uçuş olarak Fransız Montgolfier kardeşlerin sıcak hava ile doldurulmuş balonları ile Paris'te 05.06.1783 tarihinde havalandıkları bilinmekte ve dünya havacılığının bu olayla ve bu tarihte başladığı söylenmektedir.<sup>62</sup> Ancak 1500 yılında Leonardo da Vinci'nin sabit kanatlı uçak planları yaptığı da bilinmektedir. 27.08.1783 tarihinde yine Paris'te Jacques-Alexander Charles tarafından hidrojenle doldurulmuş olan balon uçurulmuştur.<sup>63</sup> İnsanoğlunun ilk kez gökyüzüne yükselmesi 21.11.1783 tarihinde gerçekleşmiştir. Bu tarihte Paris civarlarında sıcak hava ile doldurulmuş bir Montgolfier balonu ile genç bir kimyacı olan Pilatre de Rozier arkadaşı d'Arland ile birlikte ilk kez uçmuştur. 1785 yılında da Blanchard balonla Manş Denizi'ni geçmiştir. Gökyüzünde ağır bir cihaz (planör) ile ilk uçan Alman Otto Liliental olmuş bu şahıs 1891 yılında 400 metre kadar uçabilmeyi başarmıştır.

Motorlu bir hava aracı ile ilk olarak; 17.12.1903 tarihinde iki Amerikalı Wilbur ve Orville Wright kardeşler uçmuştur. Renard ve Krebs "La France" isimli uçaklarıyla havada bir tur attıktan sonra havalandıkları yere inmeyi başarmışlardır. 25.07.1909 tarihinde Blerot isimli Fransız havacı ilk defa Manş denizini geçmeyi başarmıştır.<sup>64</sup> 1913 yılında da Roland Garros Zeppelin, kendi adı ile anılan "Zeplin" hava gemisiyle ilk defa Bodensee üzerinde uçmayı başarmıştır.<sup>65</sup> Daha sonraları Zeplin balonu Dr. Eckener tarafından geliştirilerek 1929 yılında bilinen ünlü dünya turunu gerçekleştirmiştir. Havada ağır ve iş görebilen hava nakil vasıtalarının inşası ancak Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra gerçekleşebilmiştir. Savaşta (1914–1918) Alman postaları önce doğu bölgesinde, 1918'de de Berlin-Hannover-Köln arasında düzenli posta seferleri kurmuş ve 1919 yılında da Paris-Brüksel arasında buna benzer seferler düzenlenmiştir. Ticari hava seferleri önce Avrupa ile Güney Amerika

---

<sup>62</sup> Arthur Gordon, **History of Flight**, New York, 1962, s.76.

<sup>63</sup> Edmond Petit, **Histoire Mondiale de L'Aviation**, Fransa, Hachette Basımevi, 1967, s.41.

<sup>64</sup> Yavuz Kansu, **Havacılık Tarihinde Türkler- 1**, Ankara, Hava Kuvvetleri Yayınları, 1971, s.93.

<sup>65</sup> Gordon, s.89.

arasında düzenlenmiştir. Alman Lufthansa şirketi 1934 yılında Berlin ile Buenos Aires arasında, Atlas Okyanusunda yüzebilen ara istasyonları kurarak seferler yapabirmiştir. Kuzey Amerika ile Avrupa arasında ise bu seferler ancak İkinci Dünya savaşı'ndan sonra düzenlenebilmiştir. İlk yolcu uçağı 1954 yılının Kasım ayında kuzey kutbu üzerinden geçmek suretiyle Kopenhag ile Los Angeles arasında sefer yapmıştır. Tarifeli hava seferlerinden başka bu dönemde zaman zaman hava taksi seferlerinin de yapıldığı görülmektedir. İsviçre'de ilk defa 1947 yılında özellikle kış spor sahalarına gidenler için Dübendorf-Zürich ile Engadin arasında küçük uçaklarla taksi seferleri düzenlenmiştir. İnsanoğlunun ayağının yerden kesilmesinin ardından uçmanın özellikle devlet adamlarının üzerindeki ilk etkisi, takdir ve hayranlıkla birlikte, korku ve endişe olmuştur. İlk uçuş denemeleri sırasında devletler güvenlik kaygısı ile derhal harekete geçmişler ve bu "tehlikeli" teşebbüsten gelebilecek zararları önlemek için gerekli tedbirleri almaya başlamışlardır. Devletlerin havacılığa karşı ilk tepkileri menfi olmuş ve bu bakımdan da ilk havacılık düzenlemeleri havacılığı teşvikten çok, onu kontrol altına almak yönünde olmuştur. Ancak zamanla havacılığın iktisadi ve milli savunma alanlarındaki öneminin anlaşılmasından sonra devletler, havacılığı teşvik etmeye yönelik yasal düzenlemeler çıkarmaya ve uluslararası havacılık hareketlerine katılmaya ve sınırlarını havacılığa açmaya başlamışlardır. IV. Murat döneminde (1623–1640) Hazerfen Ahmet Çelebi, Galata kulesinden Üsküdar'daki Doğancılar meydanına uçunca padişah kendisine bir kese altın ihsan etmekle birlikte Cezayir'e sürgüne göndermiştir.<sup>66</sup>

Avrupa'da havacılığa ilişkin ilk düzenleme, Montgolfier balonları hakkındaki 1784 tarihli emirnamedir. Paris Polis Müdürü Lemoine tarafından 23 Nisan 1784 tarihinde neşrolunan bu emirnamede; önceden izin almadan balonla havalanmak yasaklanmıştır. 1819 yılında çıkarılan diğeri bir emirname ile de sıcak hava ile şişirilmiş balonların kullanılması, balonlarda paraşüt bulundurulması ve hasat bitmeden balonla havalanma tecrübelerine girişilmemesi emredilmektedir. 1909 yılında Fransız havacı Blériot'un Manş Denizi'ni geçmesi ile huzuru kaçıran İngiltere 1911 yılında yayınladığı "Aerial Navigation Act" yasası ile "İmparatorluğun emniyeti ve korunması" amacıyla birkaç giriş kapısı hariç olmak üzere, bütün

---

<sup>66</sup> Ahmet Cevdet, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, Yıldız Yayınları, İstanbul, 1969, s.21.

sahillerini hava seferlerine kapamış ve açık bırakılan birkaç hava yolunda seyahat bakımından uygun olmayan hükümler tanzim etmiştir. İngiltere daha sonra Londra üzerindeki bütün uçuşları yasaklamıştır.

İnsanoğlunun havalara egemen olabilmesi, 20. yüzyılın başından itibaren motor sorunun çözümlenmesiyle mümkün olabilmıştır. 19. yüzyılın sonlarıyla 20. yüzyılın başlarında düzenlenen havacılık mevzuatı arasında Prusya İçişleri Bakanının hava seyrüseferleri hakkında yayınladığı 09.04.1892 tarihli sirküler ile Fransa'nın hava seyrüseferleri hakkında 21.11.1911 tarihli kararnamesini gösterebiliriz. Almanya ile Fransa arasında karşılıklı hava seferleri için 15.08.1913 tarihinde yürürlüğe giren bir hava anlaşması akdedilmiştir. Buna bağlı olarak her iki devlette genel hava seyrüsefer yasası hazırlıkları başlamıştır. Birinci Dünya Savaşının çıkmasıyla birlikte havacılık düzenlemelerine ilişkin resmi faaliyetler duraklamıştır. Savaştan sonra 1927 tarihli Lozan Kongresinde yeniden havacılık düzenlemeleri ile ilgilenilmeye başlanmış bu kongrede 1911 tarihli Madrid toplantısında alınan kararlar yeniden gözden geçirilmiş ve bu defa havaların serbestisi ilkesinden vazgeçilmiştir. Burada devletlerin ülkeleri üzerindeki hava sahasında egemen olmaları ilkesi benimsenmiştir.<sup>67</sup>

## 2.2. PARİS KONFERANSI

I. Dünya savaşının patlak vermesiyle gelişmesi duraklamaya giren sivil havacılığın, savaştan sonra yeniden canlanabilmesi ve ilgili devletler arasında tarifeli uçuşların sağlanabilmesi ayrıca milli hava kanunları ile uluslararası hava taşıyıcılarıyla alakalı hukuk kurallarının yetersizliği ortaya çıktığından Paris Konferansı'na ihtiyaç duyulmuş ve gerçekleştirilmiştir.<sup>68</sup>

Birleşik Devletler, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Belçika, Brezilya, Küba, Yunanistan, Portekiz, Romanya, Sırp, Hırvat ve Sloven temsilcilerin oluşturduğu konsey barış anlaşmalarına konacak havacılık maddelerini belirlemişler, bir yandan da uluslararası bir havacılık sözleşme tasarısını oluşturmuşlardır. 13 Ekim 1919 da

<sup>67</sup> Petit, s. 54.

<sup>68</sup> Tahir Çağa, **Hava Hukuku**, İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1963, s.37.

bu sözleşme kabul edilerek yürürlüğe girmiştir.<sup>69</sup> 43 maddeden oluşan Paris Havacılık anlaşması 1922'den 1929'a kadar birçok protokol ile tamamlanmıştır.

Protokol 8 bölüme ayrılmıştır ve 8 de eki vardır.

- I) Genel Prensipler (1–5)
- II) Hava Gemilerinin Tabiiyeti (6–10)
- III) Seyrüsefere Elverişlilik Tasdiknamesi ve Ehliyet Belgesi (11–14)
- IV) Yabancı bir ülke üzerinde seyrüseferin kabulü (15–18)
- V) Hareket-Yol ve yere inmede uyulması gereken kurallar (19–25)
- VI) Yasak taşımalar (26–29)
- VII) Devlet Hava Gemileri (30–33)
- VIII) Hava Seyrüseferi Milletlerarası Komisyonu (34)
- IX) Son Hükümler

#### EKLER

- 1) Hava araçlarının sınıflanması tarifi, işaretleri tescilleri ve markaları
- 2) Seyrüsefere elverişlilik belgesi
- 3) Bordo defterleri
- 4) Işık ve işaret seyrüsefer kaideleri
- 5) Uçuş mürettebatı
- 6) Hava haritaları
- 7) Meteorolojik malumat alıp verme
- 8) Gümrük

Sözleşme ilk 5 maddede 3 prensip ortaya koymuştur;

- 1) Devletlerin kendi karasuları ve sömürgelerinin karasuları üzerindeki hava sahalarında tam bir hâkimiyetleri vardır.
- 2) Zararsız Geçiş: Egemenlik, Devlete kendi hava sahasında, geçişleri yasaklama ve kısıtlama hakkı verir ancak bu hava seyrüseferini imkânsız kılar. Bu yüzden anlaşma devletlerine bir diğer saha üzerinden zararsız geçiş hakkı verilmiştir. Yinede yolların tayini ve harp zamanında yasaklar yine hava sahasının sahibi devlete aittir.

---

<sup>69</sup> Cemil Bilsel, **Hava Hukuku**, İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1948, s.18.



3) Eşitlik: Alınan tüm kararlar anlaşma devletlerine eşit olarak uygulanır ve Kabotaj hakkı milli hava araçlarına aittir.

Uçakların teknik yeterlilik şartları, mürettebatın ehliyet durumu, 10 kişiden fazla yolcu taşıyan uçaklarda 2 yollu telsiz gerekliliği ve benzeri kurallar bu anlaşma ile şarta bağlanmıştır.<sup>70</sup> Sözleşme ile CINA olarak anılan Uluslararası Hava Seyrüseferi Komisyonu kurulmuş ve Yasama-Yürütme-Danışma ve Uyuşmazlıkları çözme yetkisi verilerek bir kontrol mekanizması oluşturulmuştur. 33 devletin imza attığı Paris konferansına, Türkiye, Lozan Barış Anlaşmasının 100.maddesi ile katılmayı yüklenmiş fakat katılmasını sözleşmede coğrafi durumunun gerektirdiği değişikliklere zaten nail olduğu için durdurmuştur ve sonuna kadar bu sözleşmeye katılmamıştır. Paris sözleşmesi daha sonraları defalarca içerik olarak değiştirilmiş, şartlara düzenlemeler getirilmiş ve Chicago Sözleşmesi ile tamamen ortadan kaldırılmıştır.<sup>71</sup>

## 2.2.VARŞOVA SÖZLEŞMESİ

Varşova sözleşmesinin tam ismi "Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme"dir. Sivil Havacılığın çok büyük bir hızla gelişmekte olması dolayısıyla, özellikle ulusal veya uluslararası alanda havayolu ile yapılan yolcu ve yük taşımalarından doğan hukuki ilişkilere uygulanacak kuralların önemi büyük ölçüde artmıştır.<sup>72</sup>

Bir taraftan havacılığa ilişkin milletlerarası hukuk alanında yasal düzenlemeler yapılırken, diğer taraftan milletlerarası özel hukuk ve kanunlar ihtilafi konularına da eğilinmesi gerektiği açıktı. Çünkü taşıma akdinin şartlarının, taşımanın yapıldığı ülkelerde, farklı hukuk kuralları olması nedeni ile farklı yorumlanması, yolcuların hak aramasında büyük güçlükler neden olduğu gibi, taşıma akdinin yapıldığı, taşımanın başladığı, taşımanın son bulduğu, duraklama ve yolcunun

---

<sup>70</sup> Mahzar Nedim Göknül, **Hava Hukuku**, İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1947, s.19.

<sup>71</sup> Bilsel, s.22.

<sup>72</sup> Lawrence Goldhirsch, **The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook**, Kluwer Law International, Second Edition, London, 2000, s.6.

tabiiyetinde bulunduğu yer mahkemelerinin, aynı olayda kendilerini yetkili sayması ve farklı hukuk kuralları uygulamaları nedenleri ile birbirleriyle çelişkili ve mükerrer ödemelere neden olan kararların ortaya çıkması, teknik ve güvenlik açısından henüz yeni gelişmekte bulunan ve mali açıdan güçsüz hava aracı yapımcılarını, sahiplerini ve işletmecilerini olumsuz yönden etkiliyordu.

Bu konudaki kurallar, havayolu ile yapılan yurtiçi taşımaları için Milli Kanunlarda; yurt dışı taşımaları için ise, taşımanın nitelik ve karakterine göre, Türkiye'nin de 01 Mart 1977 tarihinde 2073 sayılı kanunla onaylayarak taraf olduğu Varşova Sözleşmesi ve bu sözleşmeye değişiklik getiren;

1955 tarihli LAHEY Protokolü<sup>73</sup>

1961 tarihli GUADALAJARA Ek Sözleşmesi

1971 tarihli GUATEMALA CITY Protokolü

1975 tarihli 1 Sayılı MONTREAL Ek Protokolü<sup>74</sup>

3 Sayılı MONTREAL Ek Protokolü<sup>75</sup>

4 Sayılı MONTREAL Ek Protokollerinde yer almaktadır.

Varşova Sözleşmesi, Uluslararası hava taşımasının ve bu tür taşımalarda taşıyıcının sorumluluğunun düzenlenmesi ve şartlarda birlik sağlanması ihtiyacından doğmuştur. Bu uluslararası sözleşme 1925 tarihinde Paris'te toplanan Birinci Uluslararası Hava Özel Hukuku Konferansının kurduğu "Hava Hukuku Uzmanları Uluslararası Teknik Komitesi" nin hazırlamış olduğu ön tasarıya dayanmaktadır. 12 Ekim 1929'da Varşova'da yapılan toplantı sonunda düzenlenen Varşova Sözleşmesi 30'dan fazla devlet tarafından imzalanmış ve 1933'de yürürlüğe girmiştir. Halen 108 devlet bu sözleşmeye katılmış bulunmaktadır.

---

<sup>73</sup> Uçakların Yasadışı Olarak Ele Geçirilmesinin Ortadan Kaldırılmasına İlişkin Protokol

<sup>74</sup> Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Kanundışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol

<sup>75</sup>Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Hava Limanlarında Kanundışı Şiddet Olaylarının Önlenmesine İlişkin Protokol.

Bkz:[http://www.mfa.gov.tr/MFA\\_tr/Kutuphane/IkiliVeCokTarafliAntlasmalar/UluslararasıAndlasmalar\\_aramaSonuclari.htm](http://www.mfa.gov.tr/MFA_tr/Kutuphane/IkiliVeCokTarafliAntlasmalar/UluslararasıAndlasmalar_aramaSonuclari.htm) (12.03.2007)

Varşova Sözleşmesi uluslararası hava taşıma sözleşmeleri bakımından esas itibariyle taşıma belgeleri (md.3–9), eşya(yük)taşımada hukuki ilişkiler (md.10–16) ve hava taşıyıcısının sorumluluğunu (md.17–30) oldukça ayrıntılı biçimde düzenlemiş ve bu konularda birlik sağlamış bulunmaktadır.

Varşova Sözleşmesinin Hava Hukukunda bu kadar önemli bir yer işgal etmesinin en önemli nedenlerinden biri Hava Hukukuna ilişkin Milletlerarası sözleşmeler arasında en çok kabul görenlerden biri olmasıdır.

Bilahare Varşova Sözleşmesinin bazı hükümlerinin daha iyi hale getirilmesi için muhtelif çalışmalar yapılmış ve ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü) Hukuk Komitesi tarafından hazırlanan değişiklik protokol tasarısı 28 Eylül 1955'de Lahey'de toplanan Diplomatik Konferans'ta imzalanmış ve otuz devletin onayından sonra 1 Ağustos 1963 tarihinde yürürlüğe girmiştir.<sup>76</sup> Varşova sözleşmesi ve Lahey Protokolünden sonra, uluslararası taşımaların taşıma sözleşmesine taraf olan taşıyıcıdan (akit taşıyıcı) başka bir hava taşıyıcısı (fili taşıyıcı) tarafından yerine getirildiği göz önünde tutularak fiili taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen bir sözleşme Guadalajara'da toplanan diplomatik Konferans'ta kabul edilmiştir.(1961 Guadalajara Sözleşmesi). Yolcu taşımalarına ilişkin temel değişiklikler ise 1971 Guatemala City Protokolü ile düzenlenmiştir.

## 2.4. CHİCAGO SÖZLEŞMESİ

Hava ulaştırmasında meydana gelen yeni teknik gelişmeler ve ihtiyaçlar Paris Sözleşmesi'nin yetersiz kalmasına neden olmuştur. Sivil havacılığın bu denli çabuk gelişmesi, havayolu ulaştırmasında, temel kavram ve esasların tespit edilmesi gereğini zorunlu kılmıştır. "Havayolu taşımacılığının ticari haklarına ilişkin geleceği, bir ülke havayolunun diğer ülkelere hangi koşullar çerçevesinde uçabileceği, sınır

---

<sup>76</sup> 1929 Varşova Konvansiyonunun ilerleyen zamanlarda özellikle taşıyıcıların seyahat esnasında yolcu, bagaj ve diğer maddelere gelebilecek zararlar konusunda yetersiz kalması üzerine ICAO üyesi ülkeler 1999 yılında bir araya gelmiş ve bu tip durumlarda taşıyıcının sorumluluğunu belirleyen ve arttıran birleştirilmiş Montreal Konvansiyonunu imzalamışlardır. Avrupa Topluluğu 2001/539/EEC sayılı tüzükle Konvansiyona taraf olmuştur.

Bkz: **Avrupa Topluluğu Resmi Gazetesi**, L194, 5 Nisan 2001, s.1.

ötesi uçuşlarda hukuki ve ekonomik sorunların neler olabileceği, bunların nasıl çözümlenebileceği, mevcut hava seyrüsefer sistemlerinin devamının nasıl sağlanacağı gibi problemler uluslararası bir sivil havacılık yasasının gerekliliğini doğurmuştur.<sup>77</sup>

Chicago Konferansı, İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesinden önceki bir dönemde ve savaşın bütün şiddetiyle devam ettiği bir ortamda ABD'nin ortaya attığı bir öneri olarak şekillenmiştir. Bir öneri olarak ortaya çıkmış “tek bir dünya” sloganının büyük taraftar topladığı bir ortamda bu öneri barışçıl ümitleri güçlendirici bir olay olarak değerlendirilmiştir.

Amaç, barışçıl ümitler içinde dünya sorunlarına sürekli bir çözüm bulabilmek olduğu için, özellikle 1944–1954 yılları arasındaki on yıllık dönemde, Chicago Sözleşmesi, BM Şartı'nın imzalanmasına, uluslararası para sisteminin yaratılmasına, GATT sözleşmelerinin imzalanmasına, OECD'nin kurulmasına öncülük eden düşüncenin temelini oluşturmuştur. Özellikle İkinci Dünya Savaşı'nda havacılığın önemi daha da iyi anlaşılmış, ortaya çıkan teknolojik ilerlemeler pek çok devlette Dünya barışının sürekli sağlanabilmesi için havacılığın uluslar arası düzeyde disiplin altına alınmasını zorunlu kılmıştır.

1919 tarihli Paris Sözleşmesine katılmamış olan ABD, izlediği “içine kapalı siyasetten” çıkmak ve ittifak devletlerinin savaş sonunda gerçekleştireceklerini ilan ettikleri her alandaki uluslar arası işbirliği ideallerine sivil havacılık alanında ilk uygulamayı gerçekleştirmek bakımından böyle bir adım atmayı yararlı görmüştür. Böylece 1944 Chicago Sözleşmesi barışçıl ümitlerin ve evrensel değerlerin bir sentezi olmuştur.

Konferansa katılan devletlerarasında ekonomik ve teknolojik bakımdan büyük eşitsizlikler vardı. Uçak sanayinin gücüne dayalı savaş ortamı içinde, ABD'nin üstün bir havacılık konumu vardı. ABD'de askeri uçak filosunun büyük bir

---

<sup>77</sup>Korhan Oyman, **Uluslararası Hava Taşımacılığı Kuralları**, Ders Notları, Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksek Okulu, Eskişehir, 1998.

kısının savaş sonrasında sivil hava taşımacılığına yönelmesi gayet kolay olacaktı. Böylece Amerikan hava şirketleri, uluslararası sivil hava taşımacılığının, uluslararası anlamda bir düzene kavuşabilmesi halinde bu piyasada büyük kar elde edeceklerdi. Buna karşılık, diğer dünya devletleri ve başta ittifak devletleri olmak üzere, hava taşımacılığının serbest rekabete dayanmasında herhangi bir yarar görmüyorlardı. ABD ile aynı öncelikleri paylaşmayan diğer devletlerin konumu bakımından iki tez bu Konferansta gündeme gelmiştir.

Birinci tez ABD tarafından savunulan “hava sahalarının serbestliği” ilkesi; ikinci tez ise özellikle İngiltere tarafından savunulan ve havacılık alanında daha zayıf devletlerin haklarını korumaya yönelik olan ve “devletin egemenliğine” önem veren tezdır.<sup>78</sup> Konferansa 52 devlet katılmıştır. İttifak devletlerine düşman olan devletler davet edilmemiştir. Aynı şekilde o tarihte egemenliğini kazanmış olan “dominyolar ile manda rejimine tabi devletler” konferansa çağırılmıştır. Buna karşılık, Rusya davet edilmiş olmasına rağmen, diğer Doğu Bloğu devletleri ile birlikte konferanstan çekilmiştir. Gerekçe olarak İsviçre, Portekiz ve İspanya’nın Konferansa katılması gösterilmiştir. Ancak, havacılık düzenlemelerine ilişkin Sovyet doktrininin havacılığın uluslararası boyutlarıyla bağdaştığının ortaya çıkması üzerine Rusya, 1944 tarihli Chicago Sözleşmesine taraf olup, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü’ne (ICAO) de üye olmuştur.

### **1944 Tarihli Chicago Sözleşmesinin Temel Özellikleri**

1944 tarihli Chicago sözleşmesi Uluslararası Hukukun bir kaynağı olarak büyük bir önem taşımaktadır. Sözleşme uluslararası düzeyde çok önemli bir kabul görmüştür ve Doğu Bloğu’ndaki son parçalanmalarla ortaya çıkan devletler dikkate alınmazsa 152 devlet tarafından imzalanmıştır. Türkiye sözleşmeye 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı kanunla taraf olmuştur. Sözleşme orijinal versiyonuna yapılan eklerle birlikte değişikliğe uğramış ve en son 2006 yılında 9. versiyonu yayınlanmıştır.<sup>79</sup>

<sup>78</sup> Peter P.C. Haanappel, **The Law and Policy of Air Space and Outer Space: A Comparative Approach**, Kluwer Publications, London, 1 edition, 2003, s.9.

<sup>79</sup> Sözleşmenin orijinali için bkz: [http://www.icao.int/icaonet/arch/doc/7300/7300\\_orig.pdf](http://www.icao.int/icaonet/arch/doc/7300/7300_orig.pdf)

- Sözleşme ilke oluşturan kurallar içermektedir ve bunların diğer uluslararası hukuk kurallarıyla ortadan kaldırılamayacağını belirtmektedir. 1944 tarihli sözleşmenin 82. maddesine<sup>80</sup> göre; taraf devletler anlaşma hükümlerine uymayan taahhütler ve anlaşmaları ilga ettiklerini kabullenmek ve benzeri anlaşma ve taahhütlere girişmeme zorunluluğu altına girmişlerdir.
- Sözleşmeyle bazı ilkeler uluslar arası düzeyde beyan edilmiştir. Bunlar arasında en önemlisi 1. maddeyle açıklanan devletlerin ülkeleri üzerindeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır egemenliğe haiz olmaları ilkesidir.
- Sözleşme devletlerarasında imzalanmıştır. Yani kişilere doğrudan yer verilmemiştir. Kişiler kendileri ile ilgili bir konu olduğunda, uyuşukunda buldukları devletin diplomatik yardımı aracılığıyla Sözleşmeyi uygulattırma olanağına sahiptir.
- Sözleşme askıya alınabilir niteliktedir. Sözleşmenin 89. maddesine göre savaş veya olağanüstü hal durumunda devletin hareket serbestisinin bulunduğu Sözleşmeyle korunmuştur.<sup>81</sup>
- Sözleşmenin bir diğer özelliği değişebilir nitelikte olmasıdır. Sözleşmenin 94. maddesine göre, Sözleşmeyi değiştirmek belli kurallara bağlanmaktadır. Değişiklik teklifinin üye devletlerin 2/3 çoğunluğu tarafından kabulü gerekmektedir.

Devletlerin çıkarlarıyla, sivil havacılık arasındaki bağ, Chicago Sözleşmesi ile öngörülen ilkeler çerçevesinde bağdaştırılmıştır. Buna göre, ulusal hava sahası üzerinde egemenlik hakkına dayalı bir sistem benimsenmiş bulunmaktadır. Bu sebeple Sözleşmenin önemi öncelikle siyasi niteliklidir. Ancak bu sözleşme sayesinde hava güvenliği alanında da olumlu sonuçlar alınmış ve sözleşmenin ekini oluşturan konulardaki ilkeler çerçevesinde üye devletler ayrıntılı bir mevzuata sahip olmuşlardır.

---

<sup>80</sup> Çağa, s.16

<sup>81</sup> Çağa, s.21.

## 1944 tarihli Chicago Sözleşmesinin İçeriği ve Benimsenen İlkeler

Chicago Sözleşmesi bir çerçeve anlaşma olup genel nitelikli bir seri ilke ve amaçları içermektedir. Ortaya çıkan anlaşma teknik düzeyde çok iyi sonuç vermiş buna karşın ekonomik açıdan beklenen sonucu sağlayamamıştır. Zira konferansın temel amaçlarından biride hava tarifeleri konusunda bütün dünyada geçerli bir anlaşma zemini oluşturmak ve hava sahasında serbest dolaşımı gerçekleştirmektir. Sonuç olarak; hava seyrüseferi açısından Chicago Sözleşmesi Konferansı başarılı olurken, hava taşımacılığı açısından sınırlı bir başarı sağlanabilmiştir.

Sözleşme, barış ideali ve devletlerarasındaki işbirliğini öngörmektedir. Sözleşmede öngörülen temel ilkeler, “devletlerin eşitliği ve egemenliği ile birbirlerinin içişlerine karışmamak” biçiminde özetlenebilir. Bu ilkelere bir diğer ilke olarak “havacılık ile ilgili kuralları yeknesak hale getirme” yükümlülüğü eklenmiştir. Bu ilkeler kısaca:

- **Egemenlik İlkesi**

Uluslararası Hava Hukuku'nun temelinde devletlerin egemenliği ilkesi yatmaktadır. Bu ilke sözleşmenin birinci maddesinde “devletlerin ülkeleri üzerindeki hava sahalarında tam ve münhasır bir egemenlik” şeklinde belirlenmiştir. Ancak tam ve münhasır sözcüğünü, mutlak bir egemenlik olarak anlamamak, bazı istisnaları olabileceğini kabul etmek gerekir. Nitekim 1944 tarihli Chicago Sözleşmesi ile imzalanan iki sözleşmeden biri olan “Uluslararası Hava Servisleri Transit Sözleşmesi”, her üye devletin ülkesi üzerinden iniş yapmadan geçiş hakkını tanıma ve ticari olmayan nedenlerden dolayı yere iniş hakkını tanıma biçiminde olmak üzere iki özgürlük içermektedir. Bu sözleşmelerle yumuşatılmaya çalışılan 1944 tarihli Chicago Sözleşmesi'nin 1. maddesi tek başına yorumlandığı takdirde, tereddüte yer bırakmayacak bir biçimde münhasır bir egemenliği içermektedir ve bunun sonucu olarak da üzerinden uçulan devletin kanunları uluslararası uçuşlar sırasında uygulanmak zorundadır.

Sözleşmenin 2. maddesine göre, devletlerin egemenliği ülke toprakları yanında, karasuları ve bitişik bölge üzerindeki hava sahasını da kapsar. Buna karşın, açık denizdeki hava taşımacılığı ile ilgili kurallar, bu sözleşmenin 43. maddesi gereği kurulan Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından düzenlenmektedir.<sup>82</sup>

- **Taraf Olan Devletlerin Bayrağını Taşıyan Uçaklara Karşı Eşit Muamele Yapılması ve Eşit Şans Tanınması İlkesi**

1944 tarihli Chicago Sözleşmesine taraf olan bütün devletler uluslar arası hava taşımacılığına eşit hakla katılma ilkesine sahiptirler. Eşitlik ilkesi, hava hizmetleriyle ilgili ikili sözleşmelerle de düzenlenmiştir. Ayrıca sözleşme ile ayrımcılık doğuran hükümler yasaklanmıştır. Bunun sonucu olarak, sözleşen bir devletin bayrağını taşıyan uçaklar kendilerine uygulanan davranışlar açısından üzerinde uçmakta olduğu devlet bayrağını taşıyan uçaklarla eş tutulmuştur.

- **Devletlerin İçişlerine Karışmama İlkesi**

Devletlerin egemenlik haklarına dayalı politikalarına diğer devletlerin karışmaması ve böylece ilgili devletlerin bu yetkileri serbestçe kullanabilmeleri, egemenlik ve eşitlik ilkelerinin doğal bir sonucudur. Örneğin, ulusal taşımacılara çalışma ruhsatı ve lisans vermek ilgili devletin bir hakkı olup, bu konuda yapılan ikili sözleşmelere konulan çekinceler Sözleşmeye aykırılık oluşturmayacaktır.

- **Havacılığa İlişkin Kuralların Yeknesaklaştırılması**

1944 tarihli Chicago Sözleşmesinin 37. maddesi, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütüne (ICAO), uluslararası standart ve kuralların kabulünü ve böylece bu kuralların en üst düzeyde yeknesak hale getirilmesinde üye devletlerin yardımcı olmaları yükümlülüğünü getirmektedir. Bu yükümlülük ICAO tarafından çıkarılan düzenlemelerin bütün dünyada uygulanma gücünü artırmıştır. Muhabere sistem ve

---

<sup>82</sup>Sözleşmenin 3. maddesi ayrıca sivil-askeri uçak ayrımını düzenlemiştir. Uluslararası sularda askeri uçuş veya tatbikatlar için sözleşme izin alma şartı getirmemektedir.



seyrüsefer yardımcı cihazları, hava trafik kontrol uygulamalarına ilişkin kurallar, uçucu ve teknik personel lisansları, havaalanı karakteristik özellikleri gibi uluslararası standart ve kurallar bu maddeyle yeknesak hale getirilmiştir.<sup>83</sup>

#### 2.4.1. Bermuda Anlaşmaları (I)

Chicago Nihai Senedi, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) üyesi olan devletlerin hükümetleri arasında hava taşımacılığının karşılıklı olarak ikili sözleşmelere rehberlik yapacak bir anlaşma modelinin oluşturulmasını tavsiye ediyordu. Bu tavsiye doğrultusunda, ICAO tarafından bir model oluşturulmuş ise de, bu model benimsenmemiş bunun yerine, ikili anlaşmalara rehberlik eden model, Bermuda'da 11.02.1946 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri ile İngiltere arasında imzalanan "Bermuda Adaları Anlaşması" olmuştur. Bugün yürürlükte olan pek çok ikili anlaşma bu anlaşmaya uygun olarak yapılmaktadır.<sup>84</sup>

#### Özellikleri:

- Bu anlaşma, teknik bir anlaşma olup, taraf devletleri bağlamaktadır. Aslında bu anlaşma ABD ile İngiltere arasında imzalanmış olmakla birlikte, diğer devletlerin imzaladıkları ikili anlaşmalara da model olmuştur. Böylece pek çok devlet bu ikili sözleşmeyle bağlı duruma gelmişlerdir. Bu ikili anlaşmayı benimsemeleriyle bir zincir oluşturmuşlardır.
- Bu anlaşma, ikili bir tip anlaşma olup, kuralları sürekli uygulanmaktadır. Zira içerdiği kurallar arasında teknik kurallar da bulunmaktadır.
- Bu anlaşma, liberal ve korumacı tezler arasında bir orta yol olma özelliği taşır. Bununla birlikte, tarifelere ilişkin konuları korumacı bir özellik taşımaktadır.
- Gerek şekil, gerekse uygulamaya dönük kurallar bakımından "Bermuda Adaları Anlaşması" değişik durumlara uyum sağlayabilen bir esnekliğe sahiptir. Ancak bu esneklik, denetimi bazen güçleştirme ve kurallarda belirsizlik yaratma sorunlarını da beraberinde getirmektedir.

<sup>83</sup> [http://www.icao.int/icaonet/arch/doc/7300/7300\\_9ed.pdf](http://www.icao.int/icaonet/arch/doc/7300/7300_9ed.pdf)

<sup>84</sup> Dawna L. Rhoades, **Evolution of International Aviation: Phoenix Rising**, Ashgate Publishing, Hampshire, 2003, s.25.

Bermuda Adaları Anlaşması, hava serbestilerini, izlenecek yolu, işletmelere uygulanacak tarifeleri, idari, mali ve hukuki konuları düzenleyerek ikili ilişkileri pekiştirmeyi hedeflemektedir.

### **Temel Kuralları:**

- Anlaşmanın öngördüğü temel kuralların başında, her iki devletteki taşımacıların belirlenmiş olması zorunluluğu gelmektedir. Taşımacılar tek veya birden fazla olabilir. Ancak birden fazla olursa taşımacıların karşılıklı onayı gerekir.
- Belirlenen işletmeler, her iki devlet ülkesi (toprakları) arasındaki hava taşımacılığında eşit ve adil şanslara sahiptirler. Bu kural rekabetin kötüye kullanılmasını yasaklar. Şikayet halinde taraf devletler konuyu görüşüp karara bağlarlar
- Görevlendirilen işletmeler, kararlarını hava taşımacılığına ilişkin alanlarda üstlenirler. Yani hava taşımacılığının ihtiyaçlarına uygun düştüğüne inandıkları sayıda yük ve yolcu kapasitelerini ayarlarlar. Ayarlama, mektupla karşı tarafa da bildirilir. Bu ayarlama yapma imkânı, liberal ekonominin bir yansıması olarak kabul edilebilir.
- İkili anlaşmayla taraf olan iki devletin ülkeleri arasında hava taşımacılığının doğal ihtiyaçlarına cevap verecek düzeyde koltuk ve yük taşıma kapasitesi oluşturulması gerekir. Diğer bir ifade ile hava hizmetlerinin temel amacı hava taşıyanının uyruğunda bulunduğu devlet ülkesi ile taşımanın yönelik olduğu diğer taraf devlet ülkesi arasında hava taşıma ihtiyaçlarına uygun bir kapasiteyi sunmayı olmalıdır.

### **2.4.2. Bermuda Anlaşmaları (II)**

Birinci dönem Bermuda Anlaşmaları'yla tarifeli hava taşımacılığına ilişkin ilişkiler öne çıkartılırken, bu anlaşmayı izleyen yıllarda tarifeli olmayan (charter) seferler gittikçe önem kazanmış ve bu taşımalar iki taraflı tarifeli taşıma servisleri dışında kalmıştır. Bunun sonucu olarak, bir yandan, Bermuda Adaları Anlaşmasına dayalı ikili anlaşmalar ve bu anlaşmalar çerçevesinde IATA bünyesinde oluşturulan tarifeler, diğer yandan da, ulusal düzenlemelerle gelişen tarifeli olmayan taşımacılık

ikilemi doğmuştur. Tarifeli ve tarifeli olmayan hava taşımacılığı bu alanda rekabeti kızıştırmış, farklı düzenlemeler ve farklı hukuki çerçeve içinde işleyen tartışmalı bir rekabet ortamı doğmuştur. Sonuçları Bermuda Adaları Anlaşmalarına dayalı ikili anlaşmalarla oluşturulan klasik sistemin çöküşü ortaya çıkmış, böyle bir durumu ICAO da olayın bütünlüğü içinde denetleme gücüne sahip olamamıştır. IATA ise, tarife anlaşmalarını üyelerinin yapması konusunda gittikçe güçlüklerle karşılaşmaya başlamış ve hatta bu güçlükler, oluşturulan tarifelere uyulmasını sağlamayı da daha fazla güçleştirmiştir.<sup>85</sup>

Ortaya çıkan bu gelişmelerin nedenlerine bakıldığında 1960'lı yıllarda görülmeye başlayan yeni faktörlerin önemi daha büyük bir anlam kazanmaktadır. Bu yeni faktörler sırasıyla şunlardır:

- Tarifesiz (Charter) taşımacılığın gelişimi,
- Tarifeli sefer yapan uçak sayısındaki artış,
- Aşırı Uçak Kapasitesi: Özellikle Kuzey Atlantik güzergahında jumbo jetler gibi teknik gelişimi yansıtan büyük kapasiteli uçakların tarifesiz taşımacılıkta kullanılması taşıma kapasitesini hızla arttırmıştır.
- Ekonominin Genel Faktörleri: Özellikle döviz fiyatlarındaki iniş çıkışlar, uluslar arası hava taşıma hizmetlerine etki eden bir faktör olmuş, taşıma gelirlerindeki azalmalar sonucu uçak şirketleri arasındaki rekabet kızışmıştır.
- İşbirliği Faktörleri: Birinci dönem Bermuda Anlaşmaları'ndan sonra tarifeli uçuş yapan şirketlerin aralarındaki işbirliği anlaşmaları hızlı bir gelişim göstermiş, bu gelişim hükümetler arası ikili anlaşmaları güçlendirmiştir. Bu anlaşmalar, seferlerin sayısı, koltuk kapasitesi ve hatta gelirlerin paylaşımı (havuz anlaşmaları) konularını içererek, adeta taraf devletler arasında kartel oluşturmaktaydı.

Tüm bu gelişmeler Bermuda tipi anlaşmaların özüne dokunmaya başlamış ve aşırı bir korumacılık eğilimi yaratmıştır.<sup>86</sup>

---

<sup>85</sup>Raymond C Speciale, **Fundamentals of Aviation Law**, McGraw-Hill Professional, New York, 2006, s.283.

<sup>86</sup>Billyou De Forest, **Air Law**, AD Pres, New York, 2001, s.135.

### 2.4.3. İkili Antlaşmalar

İkili antlaşmalar, temelde taraf ülke ve firmaların büyüklüklerine bakılmaksızın taşımacılık haklarının eşit biçimde paylaşılmasına imkân veren anlaşmalardır. Uluslararası bir piyasada, bir havayolu firmasının kendi ülkesindeki bir noktadan diğer bir firmanın ülkesindeki noktaya tarifeli havayolu seferi başlatabilmesi, her iki ülkenin onayına bağlıdır.<sup>87</sup> Ülkeler kendi aralarında yaptıkları ikili anlaşmalarla bunu sağlarlar. Bu anlaşmalarda taşımayı yapacak firma “designated – onaylanmış” havayolu firması olarak tanımlanır. Yani anlaşmanın konu olduğu hatta havayolu taşımacılığı yapması onaylanmış anlamına gelmektedir. Anlaşmada her iki ülkenin kendi yasaları uyarınca nasıl bir izin verileceği konu alınmaktadır. Örneğin Türkiye’ye sefer yapmak isteyen bir firma kendi ülkesine başvuracak, bu ülkede Türkiye’ye başvurarak, olumlu cevap alması halinde Türkiye ile ikili anlaşma imzalayacaktır. İkili anlaşma imzalanmadan uluslararası uçuş yapılan çok az istisna vardır. Bu ülkelerinde zaten kendi havayolu firmaları bulunmamaktadır. İki ülke arasında daha önceden imzalanmış bir ikili anlaşma mevcutsa, servisi sağlayacak ülkenin Türkiye’yi bu havayolunun onaylandığına dair bilgilendirmesi yeterli olacaktır. Tabii ki, bu havayolu firmasının Türkiye’deki havayolu taşımacılık şartlarını sağlaması şartları geçerli olacaktır. Türkiye tarafından bu havayolunun uçuşuna izin verilmemesi ikili anlaşmaya karşı gelmek anlamına gelecektir. İzin istenen havayolu firmasının ulusal bir hüviyete sahip olması bu izni kolaylaştıracaktır. Ancak günümüzde pek çok havayolu firması uluslararası hüviyete sahiptir. Örneğin Air Afrika’da 11 farklı ülkenin hissesi bulunmaktadır. Anlaşmalarda, hizmetin tipi, uçuşların yapılacağı ana hatlar, uçuşun başlayacağı ve biteceği noktalar belirtilir. Zaman ara noktalar da bu anlaşmalara yazılır. Havayolu firmaları doğal olarak bu ara noktalar arasında da hizmet verebilirler.<sup>88</sup>

1944 yılında imzalanan Chicago Antlaşmasında, havayolu trafiği “serbestlikler” adı altında beş kategoriye ayrılmıştır. Bu ayrım literatürde “Beş

---

<sup>87</sup>William E. O'Connor, **Introduction to Airline Economic**, Greenwood Publishing Group, Westport:CT:USA, 2000, s.46.

<sup>88</sup> O'Connor, s.47.

Serbestlik” olarak tanınmaktadır.<sup>89</sup> Bu beş serbestlik haricinde tanımlanan dört ilave serbestlik daha bulunmaktadır. Rusya, Çin ve Brezilya haricindeki birçok ülke ilk iki serbestliği, çok taraflı bir anlaşma olan, “Uluslararası Transit Hava Hizmetleri Anlaşması” ile kabul etmiş durumdadırlar. Diğer üç serbestlik, tarifeli yük ve yolcu taşımacılığına imkan tanıdıkları için, ikili anlaşmalarla sağlanmaktadır. Ülkeler genel olarak, havayolu firmalarının kendi ülkelerinden veya kendi ülkelerine taşımacılık yapabilmelerinin (üçüncü ve dördüncü serbestlikler) kendi ülke hakları olduğu görüşündedirler.<sup>90</sup>

Ancak beşinci serbestlik için aynı görüşe sahip değildirlar. Bu biraz kapasite kontrolüne dayalı Bermuda Anlaşmasına benzemektedir. Ülkeler genel olarak kapasite kontrolünden ziyade, kendi ülkelerinden diğer ülkelere yapılacak trafiğin üçüncü bir ülke havayolları ile yapılmasını bir yerde engellemek istemektedirler. Örneğin Belçika, Türk Hava Yollarının Brüksel üzerinden New York’a gidişine izin verirken, direkt olarak Brüksel – New York arasında taşımacılık yapmasına izin vermemektedir. Altıncı Serbestlik, aslında alışılmışın dışında bir trafiği tanımlamaktadır. Örneğin, Türk Hava Yollarının, Orta Doğuda bir ülkeden aldığı yolcuları Türkiye’ye, oradan da Almanya’ya taşıyabilmesini ifade eder. Altıncı ve yedinci serbestlikler aslında, beşinci serbestliğin geliştirilmiş halleridir. İkili anlaşmalar genelde bu iki serbestliği konu edinmez.

Birinci serbestlik; bir ülkenin hava sahasını, iniş yapmamak şartıyla kullanabilmektir. İkinci serbestlik; ülkenin hava sahasından geçerken, yakıt ikmali, onarım gibi zorunlu şartlarda, zorunlu şartlarda iniş yapabilmeyi öngörür. Ancak yolcu almak veya indirmeye imkan tanımaz. Üçüncü serbestlik; firmanın kendi ülkesinden aldığı yolcu ve yükleri diğer bir ülkeye taşınması serbestliğidir. Dördüncü serbestlik; yabancı bir ülkeden alacağı yolcu ve yükü kendi ülkesine taşıyabilmesidir. Beşinci serbestlik; ana ülkenin havayolu firması tarafından, o ülkenin varış veya

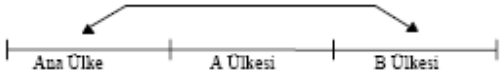
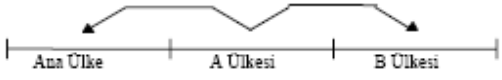
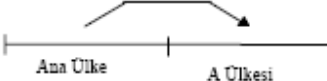
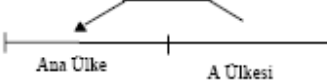

---

<sup>89</sup> Rauf Gönenç ve Giuseppe Nicoletti, “Regulation, Market Structure and Performance in Air Passenger Transportation”, **OECD Economics Department**, 2000, s.9. Bkz. [www.oecd.org/eco/wp/online/wp.htm](http://www.oecd.org/eco/wp/online/wp.htm) (16.03.2007)

<sup>90</sup> Mathieu Weber ve John Dinwoodie, “Fifth freedoms and airline alliances. The role of fifth freedom traffic in an understanding of airline Alliances”, **Journal of Air Transport Management**, Volume 6, Issue 1, January 2000, ss. 51-60.

kalkış hattı üzerinde, yabancı bir ülkeden alınan yolcu ve yükün, diğer bir yabancı ülkeye taşınabilmesi imkânıdır.<sup>91</sup>

### Şekil. 1 Havayolu Trafikinin Beş Serbestliği

Birinci serbestlik; bir ülkenin hava sahasını, iniş yapmamak şartıyla kullanabilmektir.	
İkinci serbestlik; ülkenin hava sahasından geçerken, yakıt ikmali, onarım gibi zorunlu şartlarda, zorunlu şartlarda iniş yapabilmeyi öngörür. Ancak yolcu almak veya indirmeye imkan tanımaz.	
Üçüncü serbestlik; firmanın kendi ülkesinden aldığı yolcu ve yükleri diğer bir ülkeye taşıması serbestliğidir.	
Dördüncü serbestlik; yabancı bir ülkeden alacağı yolcu ve yükü kendi ülkesine taşıyabilmesidir.	
Beşinci serbestlik; ana ülkenin havayolu firması tarafından, o ülkenin varış veya kalkış hattı üzerinde, yabancı bir ülkeden alınan yolcu ve yükün, diğer bir yabancı ülkeye taşınabilmesi imkânıdır.	

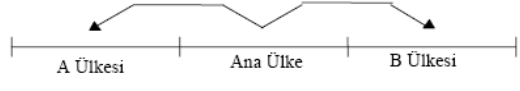
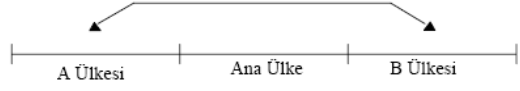
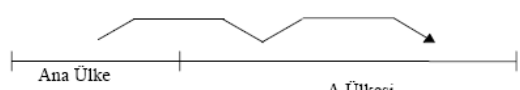
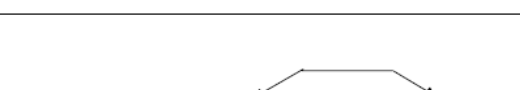
Kaynak: Değişik Kaynaklardan Faydalanılarak Yazar Tarafından Oluşturulmuştur

İkili anlaşmalarda zaman onaylanmış bir havayolu firması yerine birden fazla firmaya yer verilir. Anlaşmalarda “...onaylanan havayolu firması... veya .... onaylanan havayolu firmaları ...” ifadeleri yer almaktadır. Ancak birçok ülkede bir havayolu firması olması ve bu firmanın da devletin malı olması sebebiyle, birden fazla firma onaylamalarına sıcak bakılmamaktadır.<sup>92</sup>

<sup>91</sup> Doc 9626, Manual on the Regulation of International Air Transport. Part 4

<sup>92</sup> O'Connor, s.55.

## Şekil. 2 Havayolu Trafikinin Diğer Serbestlikleri

Altıncı Serbestlik; ana ülkenin havayolu firması tarafından, o ülkeye bağlı iki hat üzerindeki yabancı bir ülkeden alınan yolcu ve yükün, diğer bir yabancı ülkeye taşınabilmesi imkanıdır.	
Yedinci Serbestlik; yabancı bir ülkeden alınan yolcu ve yükün, diğer bir yabancı ülkeye, kendi ülkesine uğramaksızın taşınabilmesi imkanıdır.	
Sekizinci Serbestlik, kabotaj hakkının devri anlamına gelir. Ana ülkenin havayolu firması tarafından, o ülkenin varış veya kalkış hattı üzerinde, yabancı bir ülkeden alınan yolcu ve yükün yine aynı yabancı ülke içerisinde taşınabilmesi imkanıdır.	
Tam İç Hat Serbestliği, kabotaj hakkının tam devri anlamına gelir. Ana ülkenin havayolu firması tarafından, yabancı bir ülke içi hatlarda taşımacılık yapılabilmesi imkanıdır.	

Kaynak: Değişik Kaynaklardan Faydalanılarak Yazar Tarafından Oluşturulmuştur

Altıncı Serbestlik; ana ülkenin havayolu firması tarafından, o ülkeye bağlı iki hat üzerindeki yabancı bir ülkeden alınan yolcu ve yükün, diğer bir yabancı ülkeye taşınabilmesi imkânıdır. Yedinci Serbestlik; yabancı bir ülkeden alınan yolcu ve yükün, diğer bir yabancı ülkeye, kendi ülkesine uğramaksızın taşınabilmesi imkanıdır. Sekizinci Serbestlik, kabotaj hakkının devri anlamına gelir. Ana ülkenin havayolu firması tarafından, o ülkenin varış veya kalkış hattı üzerinde, yabancı bir ülkeden alınan yolcu ve yükün yine aynı yabancı ülke içerisinde taşınabilmesi imkanıdır. Tam İç Hat Serbestliği, kabotaj hakkının tam devri anlamına gelir. Ana ülkenin havayolu firması tarafından, yabancı bir ülke içi hatlarda taşımacılık yapılabilmesi imkânıdır. Yedinci ve sekizinci özgürlükler 1944 tarihli Chicago Sözleşmesi'nde yer almamıştır.

1992 yılından itibaren, ABD tarafından, ‘‘Açık Semalar (Open Skies)’’ adı altında daha serbest yeni bir ikili anlaşma gündeme getirilmiştir. Bu anlaşma, iki ülke arasında ülke havayolu firmalarının herhangi bir noktadan herhangi bir noktaya hizmet verebilmesine olanak tanımaktadır. Açık semalar anlaşmaları yolcu, kargo veya posta servislerinin hepsini içermektedir.

Açık Semalar Anlaşmalarında:<sup>93</sup>

- (i) Herhangi bir ülkenin havayolu sayısı üzerine limit yoktur.
- (ii) Tüm hatlarda kapasite ve uçuş sıklığı sınırlı değildir.
- (iii) Tüm rotalarda beşinci ve altıncı serbestlikler geçerlidir ve uçak tipi, boyutu değişimi sınırsızdır.
- (iv) Tüm fiyat hakları her iki ülke hükümeti tarafından her an tartışılabilir ve düzenlenebilir.

Bütün bunlarla beraber bu anlaşmalar tüm uluslar arası rekabeti tetiklemez çünkü taşıyıcılar kendi hükümetlerinin kurallarına bağlıdır ve hatların optimizasyonu için gerekli yedinci ve sekizinci serbestlikler ülkeler arasında uygulanır halde değildir. İkili anlaşmalarda süre kavramı yer almamaktadır. Anlaşmanın iptal edilmesi için ise, en az bir yıl önceden haber verilmesi gerekmektedir.<sup>94</sup>

2000 yılında ülkeler uluslararası taşımacılığını arttırmak üzere, toplam 73 adet ikili anlaşma imzalamıştır. Bu sayı 1999 yılında 67’dir. Açık Semalar, bu anlaşmalar içerisinde önemli bir oranı oluşturmaktadır. Tam piyasa erişimi anlamına gelen, açık semalar ülkeler arasındaki taşımacılıkta, hatlardaki haklar, kapasite, uçuş sıklığı, kod paylaşımı ve tarifeler üzerindeki tüm kısıtlamaları kaldırmaktadır.<sup>95</sup> 1992 yılında 2001 yılına kadar olan süreçte, 70 ülke arasında 85 adet açık semalar anlaşması imzalanmıştır. 2003 yılında 64 ülke arasında imzalanan 66 ikili anlaşmanın % 70’i serbestleşme düzenlemeleri üzerinedir.

<sup>93</sup> Gönenç ve Nicoletti, s.12.

<sup>94</sup> O’Connor, s.48.

<sup>95</sup> ICAO : ‘‘Annual Civil Aviation Report 2003’’, ICAO Journal,Vol.:59, No.:6, 2004, s.18.



## 2.5. SİVİL HAVACILIĞI DÜZENLEYEN ULUSLARARASI KURUMLAR

Hava ulaştırmacılığı yapısı itibariyle ölkeler arasında ortak kural ve standartların ciddi bir biçimde uygulanması gereken bir ulaştırma türüdür. Bu ortak kuralların belirlenmesi ve uygulanması ise tüm dünya genelinde ve Avrupa Birliği'nde sivil havacılığı düzenleyen kurumlar tarafından yürütölmektedir. Tezin bu bölümünde bu kurumlar yapıları, kuruluş amaçları, görev ve yetkileri açısından ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

### 2.5.1. I.C.A.O (INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION)

İkinci Dünya Savaşı sonrasında, kısa zamanda gelişen havacılık faaliyetleri, ölkeler arası taşımacılık, taşımaların yapıldığı ölkelerin büyük bir uyum ve işbirliği içinde davranmasını gerektirmiş ve bu faaliyetlerin uluslararası düzeyde örgütlenilerek yürütölmesi zorunlu hale gelmiştir. Bu şekilde başlayan çalışmalar, 1944'te sonuçlarını vermiş ve ABD'nin Chicago kentinde hazırlanan "Chicago Sözleşmesi" tüm dünya ölkelerinin kabulüne sunulmuş, böylece uygulama beraberliğinin sağlanması yolunda büyük bir adım atılmıştır.<sup>96</sup>

Ölkemizin de katıldığı çalışmalar sonucunda hazırlanan Chicago Sözleşmesi, kısa adı ICAO olan, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nın kurulmasını sağlamıştır. Bugün 190 ölkenin<sup>97</sup> üye olduğu ICAO' ya, Ölkemiz de 1945 yılında 4749 sayılı kanun ile üye olmuştur.

Chicago Sözleşmesinin ikinci kısmında yer alan 43.maddesi ile kısa adı olan ICAO (International Civil Aviation Organization) Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nın kurulması hükme bağlanmış olup 44 – 66. maddeler ile ICAO'ya ilişkin esaslar belirlenmiştir.

<sup>96</sup> Cheng Bin, **The Law of International Air Transport**, Stevens and Sons Limited, Londra, 1984, s.10.

<sup>97</sup> Üye Ölkeler İçin bkz: [http://www.icao.int/cgi/goto\\_m.pl?cgi/statesDB4.pl?en](http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?cgi/statesDB4.pl?en)

ICAO'nun kuruluşu, amaç ve hedefleri, anlaşmanın 44.maddesinde açıklandığı üzere aşağıdaki gibidir.<sup>98</sup>

a) Bütün dünyada uluslararası sivil havacılığın emniyetli ve düzenli gelişmesini temin etmek.

b) Barışsever amaçlar için hava araçları seçilmesini ve işletilmesini desteklemek.

c) Uluslararası Sivil Havacılık için havayolları, havaalanları ve hava seyrüsefer kolaylıklarının gelişmesini temin etmek.

d) Dünya halkının emin, düzenli, yeterli ve ekonomik hava ulaşımına olan gereklerini hazırlamak.

e) Makul olmayan rekabetin ekonomik bakımdan sebep olacağı israfı önlemek,

f) Taraf devletler arasında hiç bir fark gözetmemek,

g) Uluslararası hava seyrüseferinde uçuş emniyetini garanti altına almak

h) Genel olarak uluslararası sivil havacılığa ait tüm konuların gelişimini temin etmek.

Uluslararası sivil havacılık sahasındaki tüm faaliyetlerin yürütülmesinde esas alınan Chicago Sözleşmesi'nde yer alan bütün hükümler dünya çapında, daha düzenli ve emniyetli hava taşımacılığının teminine yöneliktir. Ticari hava taşımacılık faaliyetleri ile ilgili olan hükümlerle, ticari faaliyetler genel olarak ülkelerin karşılıklı ikili anlaşmalarına bırakılmıştır.

Uluslararası taşımacılık faaliyetleri ile ilgili olarak, bu sahada arz edilen tüm hizmetlerde kullanılan sistem ve teçhizatlara ilişkin standart ve kriterler, Chicago Sözleşmesi'nin Ek'lerinde (Annex) yer almıştır.<sup>99</sup> Toplam 18 adet olan bu Ek'ler, 18 ayrı konuda standart ve kriterler ile tavsiye nitelikli kararları içermektedir. Bu standart ve kriterlerin havacılığın hızlı gelişimine paralel olarak değiştirilmeleri ya da yenilenmeleri gerçeği muhakkaktır. Bu nedenle, ICAO koordinasyonunun altında,

---

<sup>98</sup> Convention on Civil Aviation, **ICAO Doc.7300/9**, 9.Versiyon, 2006, s.50.  
[http://www.icao.int/icao/net/arch/doc/7300/7300\\_9ed.pdf](http://www.icao.int/icao/net/arch/doc/7300/7300_9ed.pdf) (11.10.2007)

<sup>99</sup> Ludwig Weber, **International Civil Aviation Organization: An Introduction (Aviation Law and Policy)**, Kluwer Law International, London, 2007, s.8.

üye ülkelerin yetişmiş elemanlarından oluşan çeşitli çalışma grupları, havacılıktaki gelişmeleri takip etmekte, Ek'lerde gereken düzeltme ve yeniliklerin yapılmasını sağlamaktadırlar.<sup>100</sup>

Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması'nın 54 (1) maddesi gereğince uluslararası standart ve tavsiye edilen hususların ICAO Konseyi tarafından kabulü ile ve 90. maddesi gereğince de, belirlenecek bu standart ve tavsiyelerin Anlaşmaya ek olarak kabulü esası getirilmiştir. ICAO tarafından düzenlenmekte olan ve anlaşmanın eki sayılan toplam 18 ayrı konuda ek (annex) mevcut olup, bunlar aşağıdaki gibidir.<sup>101</sup>

Ek 1: Personel Yeterlilik (Lisans) Belgeleri: Uçuş ekibi, hava trafik kontrolörleri ve hava aracı bakım personeli lisans standartları.

Ek 2: Havacılık Kuralları: Görerek ve Aletli uçuşa ilişkin kurallar.

Ek 3: Uluslararası Hava Seyrüseferi için Meteoroloji Hizmetleri: Uluslararası hava seyrüseferi için meteoroloji hizmetleri koşulları ve hava aracından meteorolojik gözlemleri rapor usulleri.

Ek 4: Havacılık Haritaları: Uluslararası havacılıkta kullanılan harita vb.lerinin özellikleri.

Ek 5: Hava-Yer Haberleşmesinde kullanılan Ölçü Birimleri: Hava Yer haberleşmesinde kullanılacak ölçü birim ve sistemleri standartları.

Ek 6: Hava Aracı İşletmeciliği; Tüm dünyada benzer standartların uygulanmasına ( Uçuş Güvenliği dahil ) esas standartlar, üç bölümdür.

Bölüm 1: Uluslararası Ticari Hava Ulaşımı-Uçaklar

Bölüm 2: Uluslararası Genel Havacılık Uçaklar

Bölüm 3: Uluslararası işletmecilik Helikopter

Ek 7: Hava Aracı Tescil İşareti ve Milliyeti; Hava Aracı tescil ve tanımlaması için kurallar

Ek 8: Hava Araçları Uçuşa Elverişliliği; Hava araçlarının aynı işlemlerle sertifikasyon ve denetimine ilişkin düzenlemeler ve kurallar.

---

<sup>100</sup>Barry Leonard, **Memorandum on Icao: The Story of the International Civil Aviation Organization**, Diane Pub Co, London, 1994, s.12.

<sup>101</sup> ICAO Doc.7300/9, Convention on International Civil Aviation, s.90.

Bkz. [http://www.icao.int/icaonet/arch/doc/7300/7300\\_9ed.pdf](http://www.icao.int/icaonet/arch/doc/7300/7300_9ed.pdf) (20.03.2007)

Ek 9: Kolaylıklar: Hava araçları, yolcu, yük ve diğer ilgililerin uluslararası havaalanlarına giriş ve çıkışlarının çabuklaştırılmasına ilişkin koşullar.

Ek 10: Havacılık Haberleşmesi; Haberleşme teçhizat ve sistemleri ile (Cilt 1), Haberleşme usullerinin (Cilt 2) standardizasyonu.

Ek 11: Hava Trafik Hizmetleri; Hava trafik kontrol, uçuş bilgi ve uyarı hizmetlerinin kuruluş ve işletilmesi hakkında kurallar.

Ek 12: Arama ve Kurtarma; Arama ve Kurtarma Hizmetleri için gerekli teçhizat ve işletme özellikleri.

Ek 13: Hava Aracı Kaza İnceleme; Hava aracı kazaları bildirme, inceleme ve rapor usullerinde benzerliğin sağlanmasına ilişkin düzenlemeler.

Ek 14: Havaalanları; Havaalanlarının tasarım ve işletilmesi (Cilt 1) ve Helikopter iniş kalkış alanları Heliportlara (Cilt 2) ilişkin özellikler.

Ek 15: Havacılık Bilgi Hizmetleri; Uçuş Harekatı için gerekli havacılık bilgilerinin toplanması ve yayınlanmasına ilişkin metotlar.

Ek 16: Çevre Koruma; Hava Aracı Gürültü Düzenleme ve Karasal Kullanım Gürültü Belirleme Birimleri (Cilt 1) ve Hava Aracı Motor Çıktılarına (Emissions) (Cilt 2) ilişkin uygulamalar.

Ek 17: Güvenlik-Uluslararası Sivil Havacılığın Kanun Dışı Eylemlerden Korunması; Konuya ilişkin düzenlemeler.

Ek 18: Tehlikeli Maddelerin Havadan Emniyetle Taşınması; Tehlikeli Maddelerin (Kargonun) özellikleri, etiketlenmesi, paketlenmesi ve yüklenmesine ilişkin kurallar.

Sivil Havacılık her yönüyle, devletlerin birbirinden bağımsız olarak kural koyup, yönlendirilmeleri mümkün olmayan bir faaliyet sahası olarak, dünya ülkelerinin aynı standart ve kuralları uygulamasını zorunlu kılmakta ve ülkemizin de 1945 yılında 4749 Sayılı Kanun ile üyesi olduğu ICAO, bu konuda üstüne düşen görevi dünya genelindeki ofisleri<sup>102</sup> aracılığıyla başarı ile yürütmektedir.

---

<sup>102</sup> Asya ve Pasifik Ofisi (Bangkok), Doğu ve Güney Afrika Ofisi (Nairobi), Avrupa ve Kuzey Atlantik Ofisi (Paris), Orta Doğu Ofisi (Kahire), Kuzey Amerika, Orta Amerika ve Karaipler Ofisi (Meksika), Güney Amerika Ofisi (Lima), Batı ve Orta Afrika Ofisi (Dakar). Türkiye, Paris'te bulunan Avrupa ve Kuzey Atlantik Ofisi kapsamında yer almaktadır.

### 2.5.2. E.C.A.C (EUROPEAN CIVIL AVIATION CONFERENCE)

Ülkemiz, ICAO'nun yanı sıra, Avrupa ülkeleri arasındaki havacılık faaliyetlerini düzenleyen Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın da üyesidir. Kısa adı ECAC olan bu kuruluş, ICAO'nun personel desteği altında ayrı bir bütçeyle, bağımsız olarak faaliyetlerini sürdürmektedir. 1955 yılından beri faaliyetlerini sürdüren bu kuruluşa hemen hepsi bir Avrupa ülkesi olan 42 ülke üyedir.<sup>103</sup>Türkiye ECAC'ın kurucu üyesidir.

Avrupa Sivil Havacılık Konferansı emniyetli, etkili ve kaliteli Avrupa Hava Taşımacılık sisteminin sürekli gelişimine katkıda bulunmayı amaçlar. Bu bağlamda ECAC;

- Üye ülkeler arasında sivil havacılık uygulama ve politikalarının uyumlu olması için çalışır ve
- Üye ülkeler ve diğer ülkeler arasında politik sorunların giderilmesine katkıda bulunur.<sup>104</sup>

ECAC, ICAO ve Avrupa Konseyi ile yakın temastadır, Avrupa Birliği ile aktif iş birliği içindedir, JAA ve Eurocontrol ile özel ilişkileri vardır. Kısaca ECAC üyeliği Avrupa sınırlarını aşmıştır ve tüm dünyadaki hava taşımacılığını temsil eden organizasyonları da içine alan bir ağa sahiptir.

Avrupa Sivil Havacılık Konferansı tartışma ve karar alma aşamasında Avrupa'daki Ulaştırma Bakanlıklarına öneriler sunar. ECAC'ın, en üst çalışma organı, Ulaştırma Bakanları Toplantısı olup, takiben Genel Müdürler Toplantısı gelmektedir. Aşağıda belirtilen konulardaki çalışmalar, çeşitli alt çalışma grupları ile yürütülmektedir.<sup>105</sup>

---

<sup>103</sup> Üye ülkeler için bkz.

<http://www.ecac-ceac.org/index.php?content=lstsmember&idMenu=1&idSMenu=10> (12.05.2007)

<sup>104</sup> Aydan Cavcar, **Temel Hava Trafik Yönetimi**, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 1998, s.194.

<sup>105</sup> USA International Business Publications, **European Civil Aviation Conference (ECAC) Handbook** (World Business, Investment and Government Library), International Business Publications USA, 2 nd edition, 2006, s.8

- a) Avrupa'da hava taşımacılığının liberalizasyonu,
- b) Avrupa Hava Sahasındaki trafik artışına karşın düzenlemeler,
- c) Atlantik aşırı uçuşlara ilişkin düzenlemeler,
- d) Charter taşıyıcılara<sup>106</sup> ilişkin düzenlemeler,
- e) Çevre korumasına ilişkin düzenlemeler (Hava aracı gürültüleri, motor gazları v.b.)
- f) Ortak bir Avrupa Pilot Lisansı düzenlemesi,
- g) Hava taşımacılığında uçuş kuralları ve emniyetinin geliştirilmesi,
- h) Kazaların önlenmesi, kazalarda insan hayatının korunmasının imkânının artırılması,
- ı) Hava taşımacılığına yönelik kanun dışı eylemlerin önlenmesi,
- j) Bilgisayar Rezervasyon Sistemi (CRS)'ne<sup>107</sup> ilişkin düzenlemeler,
- k) Formalitelerin azaltılması, işlemlerin hızlandırılması,
- l) Diğer Dünya ülkeleri ile ilişkilerin düzenlenmesi,
- m) Uçuş güvenliği konusunda müşterek çalışmaların düzenlenmesi.

### 2.5.3. J.A.A. (JOINT AVIATION AUTHORITIES)

Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA) Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'na (ECAC) bağlı, ortak emniyet düzenleyici standart ve prosedürlerinin geliştirilmesi ve uygulanması konusunda işbirliğine varmış belirli sayıda AB ülkesinin sivil havacılık düzenleyici kurullarını temsil eden bir kuruluştur.<sup>108</sup> Bu işbirliği, Avrupa'da eşit şartlarda rekabet ile yüksek ve sürekli güvenlik standartları sağlanmasını amaçlamaktadır. ABD tüzüğü ile JAA tüzüğü arasında uyumlaştırmayı sağlamak da özellikle vurgu yapılan konular arasındadır.

---

<sup>106</sup>Kiralama yoluyla hizmet veren ve uçuş programları önceden planlanamayan özellikle yaz sezonunda turistik programlara yönelik faaliyet gösteren taşıyıcılar

<sup>107</sup>ABD'de kullanıma başlanması otuz yıl öncesine kadar giden Computer Reservation Systems (CRS), günümüzde birçok havayolunun sahip olduğu ve taşımacılık hizmetlerinin pazarlanmasında kullanılan vazgeçilmez bir araçtır. Anında rezervasyon ve bilet kesim olanağı veren sistem, uçuş bilgilerine hızlı ulaşımı sağlamaktadır.

<sup>108</sup> Filippo De Florio, **Airworthiness: An Introduction to Aircraft Certification; A Guide to Understanding JAA, EASA and FAA Standards**, Butterworth - Heinemann, London, 2006, s.10.

JAA üyeliği, ilk olarak 1990 yılında o zamanki üye devletler tarafından Kıbrıs'ta imzalanan "JAA Düzenlemeleri"nin (JAR) imzalanması temelinde işler. Bu düzenlemeler ve ilgili taahhütler temelinde JAA'nın amaçları ve işlevleri aşağıdaki gibi özetlenebilir:

### **Amaçlar:**

- Üye devletlerarasında işbirliğine giderek, istikrarlı ve yüksek düzeyde havacılık güvenliğine ulaşılmasının sağlanması,
- JAA'nın mümkün olduğunca kısa sürede bütün işlev ve faaliyetlerini özümseyecek ve JAA'ya AB üyesi olmayan ülkelerin de tam katılımını sağlayacak Avrupa Hava Güvenliği Ajansı'nın (EASA) kurulması amacıyla AB'ye en üst düzeyde katılımın sağlanmasını gerçekleştirmek,
- Verimli bir sivil havacılık sanayisine katkıda bulunmak amacıyla masrafsız bir güvenlik sisteminin elde edilmesi,
- Üye devletlerarasında eşit ve adil rekabete, ortak standartların birörnek uygulanışı ve mevcut düzenleyici durumun düzenli gözden geçirilmesi vasıtasıyla katkıda bulunulması,
- Asgari düzeyde JAA güvenlik seviyesine ulaşmak ve uluslararası anlaşmaların sonucunda uyumlaştırılmış güvenlik standart ve gereksinimlerinin dünya çapında uygulanmasını teşvik etmek amacıyla sivil havacılıkta önemli rol oynayan ülkelerin ulusal makamları ve diğer bölgesel örgütlerle işbirliği yapılması, olarak sıralanabilir.

### **İşlevler:**

JAA'nın ilk faaliyetleri aslında 1970'de başlamıştır. (o zamanlar Birleşik Uçuşa Elverişlilik Kurumu) olarak biliniyordu. İlk başta kuruluşun amacı sadece büyük uçak ve motorlar için ortak sertifika kanunları oluşturmaktı. Bu da Avrupa endüstrisinin özellikle uluslararası konsorsiyumlar (Ör. Airbus) tarafından imal edilen ürünlerinin ihtiyaçlarını karşılamak içindi. 1987'den beri kurumun çalışma alanı bütün hava taşıtı sınıfları için işletim, bakım, lisans verme ve sertifika/tasarım

standartları belirlenmesine doğru genişlemiştir. 1592/2002 (EC) sayılı Tüzük'ün Avrupa Parlamentosu, AB Konseyi ve sonradan kurulan Avrupa Hava Güvenliği Ajansı (EASA) tarafından kabulü ile Avrupa havacılığında yeni bir düzenleyici çerçeve oluşturulmuştur.

JAA görevleri aşağıdaki gibidir; <sup>109</sup>

- ✓ Havacılık personelinin lisanslandırılması, bakım, hava aracı operasyonları, hava aracı tasarım ve üretimi konularında Ortak Havacılık Gereksinmelerinin (JAR) geliştirilmesi ve adaptasyonu,
- ✓ JAR'ların uygulanması için yönetsel ve teknik prosedürlerinin işbirliği ve aynı şekilde uygulanması,
- ✓ JAA emniyet amaçları ve uygulamasının, üye ülkelerin havacılık endüstrileri arasında rekabeti bozmaması veya üye ülke şirketlerinin diğer üye olmayan ülkelerin şirketlerine karşı rekabette dezavantaj yaratmaması için gerekli tedbirlerin alınması
- ✓ Havacılık emniyet düzenlemelerinin uyumu konusunda, Avrupa'da ana profesyonel uzmanlık merkezinin sağlanması
- ✓ Hizmetlerin ve ürünlerin ortak sertifikasyonu için prosedürler oluşturulması
- ✓ Gereksinim ve prosedürlerin uyumluluğu konusunda, başta FAA olmak üzere diğer emniyet düzenleyici otoritelerle işbirliği yapılması
- ✓ Yetersiz kaldığında, hizmetlerin ve ürünlerin sertifikasyonunda, başta FAA olmak üzere yabancı emniyet düzenleyici otoritelerle işbirliği yapmaktır.

Avrupa Parlamentosu, AB Konseyi ve sonradan kurulan Avrupa Hava Güvenliği Ajansı (EASA) tarafından kabulü ve 1592/2002 (EC) sayılı Tüzük<sup>110</sup> ile Avrupa havacılığında yeni bir düzenleyici çerçeve oluşturulmuştur. Buna göre, AB Üyesi Ülkeler için uçuşa uygunluk alanındaki ulusal tüzüğün yerini AB Tüzük'ü almış ve belgelendirme görevleri ulusal makamlardan EASA'ya geçmiştir. AB üyesi olmayan ülkelerin sorumlulukları bütün alanlarda sürmektedir.

---

<sup>109</sup>Suat Karan, **Hava Hukuku -1 Uluslararası Antlaşmalar**, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 2001, s.12.

<sup>110</sup> **Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi**, 15.07.2002, L240, s.2.



## JAA T'nin İşlevleri

JAA T (Transition) JAA'in görevlerini tamamen EASA'ya devredeceği süre içinde görev yapacaktır. JAA T iki büro; İrtibat Bürosu (İB) ve Eğitim Bürosu (EB) aracılığıyla etkinlik gösterecektir.<sup>111</sup>

- İrtibat Bürosu "JAA İB", EASA üyesi devletlerle üye olmayan devletlerin faaliyetlerini bütünleştirme yönünde ortak hareket edilmesi amacıyla, EASA ile EASA/JAA'ya üye olmayan devletlerin sivil havacılık kurumları arasında koordinasyon sağlamak için kurulmuştur. Bunun yanı sıra, JAA İB işletim ve lisans verme alanları da dahil olmak üzere genel kanun koyma yönetimini de yerine getirecektir. Bütün JAA üyeleri için teknik süreç EASA tarafından üstlenilecektir.
- Eğitim Bürosu "JAA EB", havacılık camiasının Avrupa Hava güvenliği kurallarına ve yönetmeliklerine yeteri derecede vakıf olmasının sağlanması amacıyla ve JAA/EASA üyesi olmayan devletlerin EASA üyeliği yolunda desteklenmesi yönünde eğitim vermek için kurulmuştur.

Türkiye JAA'ye 04.04.2001 tarihi itibarıyla üye olmuştur ve sivil havacılık düzenleme ve denetimleri üzerine tüm JAA yükümlülüklerini üstlenmiştir. Ancak önümüzdeki süreçte tezde daha önce de bahsedildiği üzere JAA görevlerini tümüyle EASA'ya devredecektir ve bu işlemin tamamen 2008 yılı itibarıyla sonuçlanması planlanmaktadır. EASA'nın kurulması amacıyla yapılan çalışmaların başlangıcında, EASA'ya üye olabilmek için Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği JAA'e tam üye olmanın ön koşul olarak aranacağı düşünülürken, daha sonra bu durum getirilen bir hükümlerle sadece Avrupa Birliği'ne üye olan ülkelerin katılımlarına olanak sağlayacak şekilde değiştirilmiştir.

Sadece AB üyesi ülkelerin katılımına açık olan EASA'ya, aralarında ülkemizin de bulunduğu İsviçre, İzlanda ve Norveç gibi AB üyesi olmayan ülkelerin katılabilmeleri ancak, AB Komisyonu ile ikili veya çok taraflı veya özel bir anlaşma

---

<sup>111</sup> Bkz: <http://www.jaat.eu/introduction/introduction.html> (05.04.2007)

yapılması ve bu kapsamda belirlenmiş bazı ön şartların yerine getirilmesi ile mümkün olabilmektedir. Bu hususlar yerine getirilmeden söz konusu teşkilata üye olmak bir yana, teşkilat çalışmalarına gözlemci olarak dahi katılım mümkün olamamaktadır.

Bu konuda, AB bünyesinde alınan kararların AB üyesi olmayan ülkelerde uygulanması için hukuki dayanak tesis etmek üzere AB ile özel bir anlaşma yapılması gerekmektedir. EFTA ülkeleriyle imzalanan Avrupa Ekonomik Alanı (EEA), AB'ye son katılan 10 ülke ile imzalanan Avrupa Ortak Havacılık Alanı (ECAA) ve İsviçre ile imzalanan AB-İsviçre anlaşmaları bu alanda rehber olarak kullanılabilir örneklerdir. İzlanda ve Norveç, AB Komisyonu ile imzaladıkları anlaşma sayesinde EASA'ya tam üye olarak kabul edilmişlerdir. İsviçre, Bulgaristan ve Romanya ise 2007 yılı itibariyle tam üyeliğe kabul edilmişlerdir.

Bu aşamada, söz konusu Tüzüğe göre; öncelikle AB Komisyonu ile işbirliğine gidilmesi, EASA tarafından belirlenen standartlara uyum sağlanması, yapılacak olan gerekli denetimlere izin verilmesi, ihtilaf halinde AB Mahkeme kararlarının kabul edilmesi gibi bazı kararlara uyum gösterileceğinin taahhüt edilmesi gerekmektedir. Ayrıca, bu kapsamda bir anlaşma imzalanması da zorunluluk arz etmektedir.

Türkiye'nin halen tam üye konumunda bulunduğu JAA bünyesinde, bakım (MAST) ve personel lisansları (LIST) ile uçucu personelin sağlık kontrolleri (MEST) konularında ve kısaca "Karşılıklı Tanınma" (Mutual Recognition) olarak adlandırılan yetkiler ülkemiz tarafından kullanılmaktadır. Ulaştırma Bakanlığınca yapılan yetkilendirmelerin diğer JAA üyesi ülkeler tarafından ilave bir işleme gerek görülmeden aynen kabul edilmesi anlamına gelen ve sektöre oldukça önemli itibar ve ekonomik avantajlar sağlayan bu konuda, tek tarafı olarak EASA tarafından alınacak karar(lar), Türkiye açısından son derece büyük önem taşımaktadır. Sonuç olarak Türkiye'nin JAA'ye üye iken EASA'ya geçişte bu kuruma üye olamaması

uluslararası sivil havacılık kurallarına uyum ve bu kuralların uygulanması noktasında sorunlar yaratabilecektir.<sup>112</sup>

#### 2.5.4. E.A.S.A (EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY)

EASA 2002 yılında 2320/2002 sayılı tüzük<sup>113</sup> ile oluşturulmuş ve 2003 yılında AB'nin havacılık güvenlik stratejisi doğrultusunda faaliyete geçmiştir. Hızla gelişen hava ulaştırması AB ülkelerinde emniyet ve güvenliği ön plana çıkarmış ve bunların sürdürülebilirliği için ortak kuralları uygulayacak tek bir çatı ihtiyacı doğmuştur. Bu bağlamda Avrupa Havacılık Güvenliği Ajansı, AB hukukuna bağlı, AB üye devlet ve kurumlarına karşı sorumlu, bağımsız bir yapıya sahip olarak çalışmalarına başlamıştır. Üye ülke temsilcilerinden ve AB komisyonundan oluşan yönetim kurulu kurumun bütçe ve çalışma programından sorumludur. Havacılık endüstrisinin temsilcileri de aktif olarak danışmanlık komitelerinde yer almaktadır. EASA merkezi Köln (Almanya) ve üye ülkelerden 300'den fazla profesyonelin çalıştığı bir kurum olarak uluslararası organizasyon ve kurumlarla yakın işbirliği içindedir. ICAO, Amerikan Havacılık Otoritesi FAA, Kanada, Brezilya, İsrail, Çin ve Rus otoriteleri bunlar arasındadır.<sup>114</sup>

EASA'nın Mevcut Görevleri:<sup>115</sup>

- Kural Koyuculuk: Havacılık emniyet kurallarını hazırlamak, AB komisyonu ve üye ülkelere teknik önerilerde bulunmak
- Tüm üye ülkelerde, inceleme, eğitim ve standardizasyon programlarının Avrupa havacılık güvenliği kurallarına uyumunun sağlanması
- Uçak, motor ve parçaların güvenlik ve çevre açısından sertifikasyonlarını düzenlemek
- Dünya genelinde uçak tasarım organizasyonları ile AB dışındaki üretim ve bakım işlerinin onay ve gözetimini yapmak

<sup>112</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. shgm.gov.tr

<sup>113</sup> **Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi**, 15.07.2002, L240, s.1.

<sup>114</sup> USA International Business Publications, **European Aviation Safety Agency (Easa) Handbook**, International Business Publications, 2nd edition, 2006, s.14

<sup>115</sup> **Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi**, 15.07.2002, L240, s.3-4.

- Havacılık güvenliğinin gelişimi için veri toplama, analiz ve araştırmaların yapılması
- Komisyon adına AB SAFA<sup>116</sup> programının yönetilmesidir.

EASA'nın Gelecekteki Görevleri:<sup>117</sup>

- Sivil havacılık operasyonları için kural ve prosedürler,
- Üye ülke uçuş personelinin lisanslandırılması,
- Üye olmayan ülke havayolunun sertifikasyonu olarak sıralanabilir.

Ajansın bu görevleri 2008 yılı itibariyle tamamen üstlenmesi beklenmektedir. EASA bu görevleri JAA'den devralacak ve tüm bu görevleri tamamıyla üstlenene kadar JAA ile ortak olarak çalışarak faaliyetlerini JAA/EASA ismiyle yürütecektir. Uzun dönemde ajans havaalanı güvenliği ve hava trafik yönetim sistemlerinin regülasyonu konusunda kilit bir role sahip olacaktır.

### **2.5.5. EUROCONTROL**

Eurocontrol; Avrupa hava seyrüseferinin güvenliğini sağlamak için 1960 yılında kurulmuş özerk bir organizasyondur. Eurocontrol'un amacı Avrupa hava sahasının, Amerika Birleşik Devletleri'ndekine benzer bir kontrol sistemine kavuşmasını sağlamaktır. Bu noktada önemli olan, Avrupa'da tüm devletlere ait hava sahalarının bir bütün halinde daha etkin ve verimli kullanımını sağlamak ve bu bağlamda Hava Trafik Yönetim stratejilerini belirlemektir. 1950'li yıllarda hızla artmaya başlayan hava trafiği ve özellikle yoğunlaşmaya başlayan Avrupa hava sahasında daha güvenli ve standart bir hava akışı sağlamak için "Hava Seyrüseferinin Güvenliği İçin Avrupa Teşkilatı" 13 Aralık 1960'da toplanarak imzalanmış ve 1 Mart 1963 tarihinde yürürlüğe girerek çalışmalarına başlamıştır.<sup>118</sup> Anlaşmaya imza koyan ilk 6 devlet Belçika, Federal Almanya Cumhuriyeti, Fransa, Lüksemburg,

---

<sup>116</sup> SAFA (Safety Assesment of Foreign Aircraft) EASA'nın Komisyon direktifleri doğrultusunda uyguladığı ve şu an 40 ülkenin üye olduğu bir havacılık ortak güvenlik programıdır. Havacılık güvenliği doğrultusunda ICAO eklerinde (Annex) belirtilen kurallara hem programa üye olan ülke hem de üye olmayan fakat programa üye olan ülkelerin havaalanlarını kullanacak olan üçüncü ülkelerin uçak ve personelinin uçuşa her türlü uygunluklarının incelenmesi programın görevidir. Bu incelemeler ortak bir format ve raporlama teknikleriyle gerçekleştirilir. Türkiye de SAFA programı üyesidir.

<sup>117</sup> Bkz: [http://www.easa.eu.int/home/aboutus\\_en.html](http://www.easa.eu.int/home/aboutus_en.html) (13.08.2007)

<sup>118</sup> Cavcar, s.196.

Hollanda ve İngiltere'dir. Organizasyona 2007 yılı itibariyle 38 devlet üyedir. Bunlar: Arnavutluk, Ermenistan, Avusturya, Belçika, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Güney Kıbrıs, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, Macaristan, İngiltere, İrlanda, İtalya, Litvanya, Lüksemburg, Makedonya, Malta, Moldova, Monako, Karadağ, Hollanda, Norveç, Polonya, Portekiz, Romanya, Sırbistan, Slovakya, Slovenya, İspanya, İsveç, İsviçre, Türkiye ve Ukrayna'dır. Türkiye organizasyona Yunanistan'dan bir yıl sonra 1989 yılında üye olmuştur. Eurocontrol üyeliği, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne üyelik sürecinde sivil havacılık ve hava trafik yönetimi gereklilikleri açısından Birliğe uyum sağladığı ve bunu 1989 yılından beri gerçekleştirdiği önemli bir üyeliktir.

Şekil.3. EUROCONTROL'e Üye Ülkeler



Kaynak: Eurocontrol Resmi Web Sitesi ([www.eurocontrol.int](http://www.eurocontrol.int) erişim:20.12.2007)

1950'li yıllarda yoğunlaşan hava trafiği ile birlikte, gelişen teknoloji ile geliştirilen jet motorlu hava araçlarının hizmete girmesi zaten güçleşen hava trafik akışını bir kat daha arttırmıştır. Böylece Avrupa'da hava sahaları arasında koordinasyon ve standardizasyon gereği de göz ardı edilemez bir hale gelmiştir. Jet motorlarının gelişimi ile piston motorlu uçakların uçtuğu geleneksel 20.000 ft lik sınır yukarı çekilmiştir. Artan trafik yoğunluğu ile Hava Trafik Kontrol sistemleri yetersiz ve kapasiteyi kaldıramaz hale gelmiştir. Üst limiti, doğal olarak potansiyeli ve hızı artan hava sahasının daha etkin kullanımı için Eurocontrol; ortalama 20.000 feet ve altının kontrolünü her ülkenin kendisine bırakırken bu seviyenin üzerindeki kontrolü kendi eline alarak güvenliği arttırmayı hedeflemektedir. Kurulduğu ilk günlerde politik sebeplerden dolayı bunu gerçekleştiremeyen<sup>119</sup> Eurocontrol günümüzde Belçika, Lüksemburg, Hollanda ve Almanya'ya ait hava sahalarının 24500 feet ve üzerinin kontrolünü Maastricht'deki Upper Saha Kontrol merkezinden sağlamaktadır. Önümüzdeki dönemde ise Eurocontrol yönetim merkezi Avusturya (Viyana) olmak üzere Avusturya, Bosna-Hersek, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Macaristan, İtalya'nın güneyi (Padua), Slovakya ve Slovenya upper hava sahalarının hava trafik kontrol yönetimini üstlenmeyi planlamaktadır. Amacı tüm Avrupa Hava sahasında böyle bir kontrol mekanizmasını işleterek CFMU (Central Flow Management Unit) Merkezi Uçuş Yönetim Ünitesi<sup>120</sup> yardımıyla Amerika'dakine benzer bir (ATCSCC) uygulamayı yürütebilmektir. Tüm bunların gerçekleştirilmesindeki amaç Avrupa'yı; güvenli, hızlı, akıcı ve daha verimli kullanılabilen bir hava sahasına kavuşturmadır. Tüm bu hedeflerin yanı sıra Eurocontrol, güvenliği artırıcı Hava Trafik Yönetim Sistemlerinin gelişimine de öncülük ederek geleceğe yönelik ihtiyaçların belirlenip şimdiden önlem alınmasına ve maliyet düşürücü çabalara da destek vermektedir.

---

<sup>119</sup> Michael S. Nolan, **Fundamentals of Air Traffic Control**, Purdue University, Indiana, 1999, s.439.

<sup>120</sup>CFMU (Central Flow Management Unit) Merkezi Uçuş Yönetim Ünitesi Eurocontrol tarafından hem hava trafik hizmet sağlayıcılarına hem de uçak operatörlerine yönelik, hava trafik akışının düzenlenmesi ve bu bağlamda aşırı yoğunluğun engellenmesi ve uçuş planlarıyla ilgili olarak operatörlere verdiği destek hizmetleriyle Avrupa Hava Sahasının etkin ve emniyetli kullanımına yönelik hizmet vermektedir. Örneğin hava trafik yoğunluğunu minimize eden slot uygulaması Eurocontrol tarafından tüm Avrupa hava sahası için bu üniteden yönetilmektedir.

Temel Amaçları:

- Avrupa Sivil Havacılık Konferansına dahil olan ülkeler adına EATCHIP programının yürütülmesini sağlamak<sup>121</sup>
- Hava sahasının optimum kullanımı ve tıkanıklıkları önlemek için tek bir Avrupa Hava Trafik Akış Yönetimi Birimini çalıştırmak.
- Avrupa'daki Hava Trafik Kontrol sistemlerinin koordinasyonunu geliştirmek için kısa ve orta vadeli faaliyetleri yürütmek.
- Kapasiteyi arttırmak için AR-GE çalışmalarını yürütmek
- Gelecekteki ihtiyaçları analiz ederek yeni teknikler geliştirmek
- Üye ülkelerin personel eğitimine destek sağlamak
- ICAO'ya sunulan bölgesel Hava Seyrüsefer planlarındaki değişiklikleri incelemek
- ICAO ve diğer ilgili kuruluşların hava seyrüsefer alanındaki çalışmalarını incelemek
- Talep üzerine üye ülkeler adına hava trafik hizmetlerini sürdürmek
- Bağlantılı ülkeler için hizmetlerin sürdürülmesine yardımcı olmak üzere özel anlaşmalar yapmak
- Üye ülkeler ve ilgili bağlantılı ülkelerin "Çok Taraflı Anlaşma"ya uygun olarak hava yolu kullanım ücretlerini tespit ve tahsil etmek

Ayrıca;

- Hava sahasında upper-lower seviyeler arası kontrolün devri ve koordinasyonu.
- Sivil ve askeri otoriteler arası koordinasyon da Eurocontrol'un sorumluluğundadır.<sup>122</sup>

---

<sup>121</sup>**EATCHIP (European Air Traffic Control Harmonization And Integration)**, Hava Trafik hizmet kapasitesinin geliştirilmesi ve artan taleple etkin mücadele amacı ile ilgili olarak 1990'lı yıllarda ECAC tarafından, Eurocontrol koordinasyonunda Avrupa'da Hava Trafik Kontrol Sistemlerinin Harmonizasyonu ve Birleştirilmesi ile ilgili yürütülen ilk çalışmadır. Fakat hızla gelişen ve sürekli bir artış gösteren hava trafiği için 90'lı yıllar boyunca yapılan bu çalışmalar zamanla yetersiz kalmıştır. Bunun üzerine 1997 yılında bir araya gelen ECAC üyesi ülke Ulaştırma Bakanları hava trafik yönetimi için yeni bir strateji belirlemişlerdir: **ATM Strategy For The Years 2000+** . Bu strateji Eurocontrol tarafından 2000 yılından itibaren uygulamaya konulmuştur. Eurocontrol bu stratejiyi **EATM** (Enhancement Programme for European Air Traffic Management in Europe) programı ile yürütmeye devam etmektedir.

Program içeriği için bkz: [http://www.eurocontrol.int/eatm/public/standard\\_page/whatiseatm.html](http://www.eurocontrol.int/eatm/public/standard_page/whatiseatm.html) (11.08.2007)

<sup>122</sup> Amir A. Majid, **Legal Status of International Institutions**, Dartmouth Publishing Company, Sudbury, 1996, s.97.

Eurocontrol, merkezi Brüksel/BELÇİKA olmak üzere 38 üye ülkeden toplam 2154 çalışanı ile faaliyetlerini sürdürmektedir. Her türlü operasyonel, teknik ve mühendislik hizmet bu merkezden sağlanmaktadır. Biraz önce de bahsettiğimiz Belçika, Almanya, Lüksemburg ve Hollanda'yı kapsayan üst saha (upper) yol kontrol merkezinde yılda 900.000 uçuşa kontrol ve her türlü Hava Trafik hizmeti verilmektedir.

Eurocontrol, faaliyetlerini organizasyon yapısındaki iki ana organ ile sürdürmektedir:<sup>123</sup>

- Hava Seyrüsefer Güvenliği İçin Daimi Komisyon
- Hava Seyrüsefer Güvenliği İçin Ajans

Daimi komisyon teşkilatın en üst idari organıdır. Organizasyonun genel faaliyet politikasını belirler. Sivil ya da askeri üye ya da üye olmayan kullanıcılar arasındaki koordinasyon ve etkileşimi sağlar. Eurocontrol'un yönetimi, üye ülkelerin toplantılarda aldıkları kararlarla yürütülür. Geçmişe ve geleceğe yönelik çalışma ve organizasyonlarda bu komisyonda yapılır.

Diğer komisyon ise Daimi komisyondan çıkan kararların uygulamaya geçirilmesi ile ilgili olarak çalışmalarını sürdürmektedir. Daimi komisyonda karara bağlanan sonuçların hayata geçirilme aşamasının tespitinden sorumludur. Diğer Alt Komiteler<sup>124</sup>

- İdari Komite: Ajansın kontrolünden sorumlu Genel Müdürlüğe bağlı bir komitedir. Her türlü çalışmanın karara bağlandığı komitedir.
- Genişletilmiş Komite: Ücretlendirme ilgili çalışır.
- Ücretler Çalışma Grubu: Tahmin yöntemleri – Maliyet Hesabı ve Yol Ücretleri
- Bütçe – Finans Çalışma Grubu: Mali Konular
- Planlama Çalışma Grubu: Araştırma Geliştirmeye Yönelik

---

<sup>123</sup>USA International Business Publications, **European Organization for the Safety of Air Navigation (Eurocontrol) Handbook**, International Business Publications, 2nd edition, 2006, s.78.

<sup>124</sup> Cavcar, s. 199.



- SSR Mod S Çalışma Grubu: Yeni bir sistem olan ve iletişimi kolaylaştıran SSR mode S ile ilgilidir. Gelişimi ve yaygınlaştırılması temel hedefidir.
- Uçuş Bilgileri ve Akış Yönetimi: Veri tabanı ve Veri ağını genişleterek etkileşimi artırarak tıkanıklıkları önlemek.
- İşletme Teknik ve Bütçe Çalışma Grubu: Ajans ve diğer grup bütçelerinin görüşüldüğü gruptur.
- Bilgi Gönderme Merkezi: Koordinasyon merkezi. Her türlü itiraz düzeltme bilgi ve acil durum ikazının yapıldığı merkezdir.
- ATC Harmonizasyon ve Birleştirme Kurulu: Görevi mevcut ve yeni ATC sistemlerinin kullanımının yaygınlaştırılmasının ve entegrasyonunun sağlanmasıdır.

#### 2.5.6. I.A.T.A (INTERNATIONAL AIR TRANSPORTATION ASSOCIATION)

IATA, emniyetli, güvenli ve ekonomik hava ulaşımını sağlayabilmek amacıyla havayolları arası bir kuruluş olarak 1945 yılında Havana, Küba'da kurulmuştur. Kuruluşunda IATA'nın sadece 31 ülkeden 57 üyesi vardı. Şimdi ise dünya genelinde 140 ülkeden 270'in üzerinde üyeye sahiptir. Modern IATA, ilk uluslararası tarifeli uçuşun yapıldığı, 1919 yılında kurulan "International Air Traffic Association"un devamıdır.

Eski IATA, küçük ölçekli olarak başladı ve yavaş yavaş büyüdü. 1939 yılında Pan America'nın katılımına kadar katılım Avrupa havayolları ile sınırlı idi. 1945 sonrası IATA daha sistematik bir organizasyon ve daha geniş bir altyapı ile dünya genelindeki sorumluluklarını bir an önce yerine getirmek zorundaydı.

Bu durum IATA'nın amaçlarının 1945 Ana Sözleşmesi'nde (Articles of Association) 1939 öncesine nazaran daha kesin bir şekilde belirlenmesine yol açmıştır.<sup>125</sup>

---

<sup>125</sup> Alan E. Salzman, "IATA, Airline Raet-fixing and the EEC Competition Rules", **European Law Review**, Volume2, 1996, ss.320-327

- Tüm dünya insanların yararı için güvenli, düzenli ve ekonomik hava ulaşımının yaygınlaştırılması, hava ticaretinin geliştirilmesi ve bu konularla ilgili sorunların üzerinde çalışılması,
- Doğrudan veya dolaylı olarak uluslararası hava ulaşım hizmeti ile ilgilenen hava ulaşım girişimleri arasında işbirliği ortamları hazırlamak,
- Yeni oluşturulmuş Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO - International Civil Aviation Organization) ve diğer uluslararası organizasyonlarla işbirliği kurmak,

İlk günlerinde, IATA'nın en önemli görevlerinden biri teknik konulardı çünkü güvenlik ve güvenilirlik bir havayolu işletmesinin en temel işlevlerindedir. Bu işlevler, hava seyrüseferinde, havayolu altyapısında ve uçuş operasyonlarında en yüksek standartları gerektirmektedir. ICAO standart ve uygulamalarla ilgili ilk taslağını oluştururken IATA havayolları bu iş için çok önemli verileri sağlamıştır. 1949 yılı itibari ile, taslakların birçoğu hazırlanmış ve Chicago Konvansiyonu'na ek olarak yansıtılmıştır.<sup>126</sup>

Bu ilk günlerde, ICAO bölgesel hava seyrüseferini koordine etmiş, havaalanlarını ve operasyonel yardımlarını bu tür hizmetleri sağlayamayan ülkeleri desteklemiştir. IATA, ICAO'ya ve Uluslararası Telekomünikasyon Birliği'ne dalga boyu kullanımı üzerinden havayolu verilerini iletmiştir.

Sağlam bir teknik ve hukuki çerçeve dahilinde işletmenin çalışmasının ardından, havayolu şirketlerinin bir sonraki ihtiyaçları da "Kimi nereye uçurabiliriz? Fiyatlandırmayı nasıl yapabiliriz? Birden fazla havayolu ile yapılan uçuşlarda ödemeler nasıl bölünecek (interlining)<sup>127</sup> ve havayolları hesaplarını nasıl kapatacak? Sorularına yanıt bulmak olmuştur.

---

<sup>126</sup> Anthony Vandyk, **Explaining IATA to the World (Quaderni aeronautici)**, Centro per lo Sviluppo dei Trasporti Aerei, Roma, 1965, s.1.

<sup>127</sup> Interlining: Havayolları arasında gerçekleşen bir tür işbirliğidir. Bu işbirliği sayesinde yolcular bir tek bilet ile yolculuklarının bir kısmını farklı havayolları ile yapabilmekte ve bunları yolculukları sırasında değiştirme şansına sahip olmaktadır.

Dünya geneli için ilk Trafik Konferansı Rio de Janeiro'da 1947 yılında yapıldı. Burada neredeyse hava taşımacılığının hemen hemen tüm hususlarını kapsayan 400 konuda çeşitli anlaşmalara varıldı. Çok sektörlü yolculuklarda ücret oluşturma kuralları, gelir paylaşımı, bagaj sınırları, bilet ve airway bill tasarımları ve acente kurma prosedürleri bu ilk toplantıda karar verilen tipik detaylardan bazılarıdır. Günümüzde, bu öncü çalışma, halen geçerli olan ve bunlar gibi diğer birçok konuda da çalışan IATA Çözümleri'ne (IATA Resolutions) yansıtılmıştır.<sup>128</sup>

Hava ulaşımındaki artan talep IATA'nın faaliyetlerinde artışa neden olmuştur. Teknik çalışmalar aşağıda listelendiği gibi 7 alanda gelişmiştir.<sup>129</sup>

- Aviyonik ve Telekomünikasyon, çok büyük öneme sahip seyrüsefer fonksiyonlarının geliştirilmesi.
- Mühendislik ve Çevre, uçak gürültü ve diğer gaz emisyonları ile ilgili IATA politikalarının belirlenmesi.
- Havaalanları, havayolu şirketlerinin, havaalanı terminalleri ile ilgili ihtiyaçların sağlanması. Uçuş İşletme, minimum uçak mesafesi ve hava rotaları gibi güvenlik faktörlerin üzerine çalışılması.
- Tıbbi, uçuş ekibinin sağlık standartlarını incelemiş ve engelli yolcular için hava ulaşımının sağlanabilmesi.
- Tesis, havaalanlarından insan ve eşyaların akışının hızını özellikle gümrük ve göçmen işleri ile ilgili artırılması.
- Emniyet, uçak kaçırma ve sabotajların engellenerek yolcu ve kargolarının güvenliğinin sağlanması ve biletlerde sahtecilik ve hırsızlığın engellenmesi.

---

<sup>128</sup> Salzman, s.323

<sup>129</sup>USA International Business Publications, **International Air Transport Association Handbook** (IATA), International Business Publications, 2nd edition, 2006, ss.3-5

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### AT HAVA ULAŞTIRMASI POLİTİKASI

#### 3.1. İÇ PAZARDA ORTAK BİR HAVA ULAŞTIRMA POLİTİKASI VE GELİŞİMİ

Hava taşımacılığı, Avrupa Birliği'nin Ortak Pazara dahil etmeye çalıştığı alanlardan biri olmasına karşın, 1990'lara kadar bu konuda hatırı sayılır bir başarı elde edilememiştir. Aslında Avrupa Havacılığı'nın entegrasyonu konusundaki çabaların kökenleri Avrupa Birliği'nden daha eskiye dayanmaktadır ve öncelleri 1934 yılına kadar uzanmaktadır.<sup>130</sup> İkinci Dünya Savaşı'ndan sonraki çabalar 1957 yılındaki Avrupa Ekonomik Topluluğu Antlaşması'ndan hemen önce başlamıştır. Konsey'e bir Avrupa sivil havacılık kurumunun oluşturulmasına yönelik bazı teklifler verilmiştir.<sup>131</sup> 1960–1961 yıllarında AET Antlaşmasının sonuçlanmasını takiben, Komisyon ve Avrupa Parlamentosu, özel sektörün de yönlendirmesi ile hava taşımacılığı alanında iki doküman<sup>132</sup> ortaya koymuştur.

Haziran 1970'de Komisyon, Konsey'e hava taşımacılığı üzerine bir dizi tedbiri içeren bir Mektup iletmıştır. (Resmi olarak bu evrak bir Deklarasyon formatında sunulmuştur) Komisyonun buradaki niyeti, hava taşımacılığı alanındaki ulusal yetkileri Avrupa Kurumlarına devretmektir.

30 Haziran 1972'de ise Komisyon, hava taşımacılığında ortak bir hareket alanının başlatılmasına ilişkin bir Konsey Kararı çıkarılmasına yönelik bir öneri vermiştir.<sup>133</sup> Avrupa Parlamentosu, Komisyon'un bu önerisi üzerine yayınladığı Noe Raporu'nda,<sup>134</sup> hava taşımacılığındaki "yeterlilik" unsurunun üye devletlerin inisiyatifinden Topluluk yetki alanına kaydırılması ve üçüncü ülkelerle ilişkilerin güçlendirilmesi yönünde fikir beyan etmiştir.

<sup>130</sup>“Pan European Economic Conference” , **IV Revue Aéronautique Internationale**, 1934, s.389.

<sup>131</sup> Avrupa Konseyine 3 plan sunulmuştur: “Bonnesus Planı”, “Vander Kieft Planı”, en etkili olan “Sforza Planı” bkz: XIV Revue Générale de l' Air, 1951, s.359–372.

<sup>132</sup> Avrupa Parlamentosu raportörü Corniglion Molinierto'nun 107 numaralı raporu ve 10 Nisan 1961 tarih ve 51/61 sayılı “Ortak Ulaştırma Politikasının Genel Hatları” üzerine Komisyon Memorandumu

<sup>133</sup> **Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi**, 18 Ekim 1972, L 110, s.6.

<sup>134</sup> European Parliament, **Noe Report**, Doc.195/72, s.248

Komisyron'un teklifi ¼zerine Ekonomik ve Sosyal Komite'nin yayınladığı "De Grave Raporu"nda<sup>135</sup> ise, ¼ye olmayan ¼lkeleri de kapsayacak bir ortak politikanın gerekliliğine değinilmiştir. Noe Raporu ve De Grave Raporu havacılıkla ilgili temel sorunları ele almaları açısından son derece ¼nemlidir. Ancak bu inisiyatiflerin hiçbiri somut tedbirlere ¼nc¼l¼k etmemiştir. Bu başarısızlığın ardından Komisyon, Avrupa Adalet Divanı'ndan yardım talep etmiştir.

Aslında Komisyon'un amacı Avrupa Adalet Divanı'nın yargı yetkisinden faydalanmaktan ziyade, h¼k¼metlerin ve şirketlerin işbirliğini sağlayarak, daha esnek ve gerçekçi bir yaklaşım ortaya koymaktı. Burada ¼nemle vurgulanması gereken bir nokta da, bu yaklaşımın ortaya konması s¼recinde Komisyonun aynı zamanda hava taşımacılığının Topluluk-içi ve Topluluk-dışı kanadının hızlı bir biçimde entegrasyonunu gerçekleştirmek niyetidir.

1975 yılında, Avrupa Havacılık Sekt¼r¼ için hazırlanan Hareket Planı<sup>136</sup> (Spinelli Raporu) Komisyonun, Kurucu Antlaşmanın 84(2) maddesine dayanarak bir Ortak Ticaret Politikası (OTP) oluşturması konusunda ele alması gereken prensipleri ortaya koymuştur. Rapor uyarınca bu politikanın iki temel amacı olmalıydı. Birincisi, hava hatları ile sıkı bir ilişki içerisinde ve Topluluk d¼zeyinde d¼zenlenmiř bir Avrupa hava sahası oluşturulmasıydı. Uygulanması gereken faaliyetler esnasında, Spinelli Raporu, bu bağlantıların ICAO ve ECAC gibi uluslararası ¼rg¼tler tarafından kurulmasını ¼nermekteydi.

1976 Tebliği ( Ya da Scorrascia-Mugnoza Raporu )<sup>137</sup> konuya, ICAO ve ECAC ile ilişkilerin AET Antlaşmasınının 229. maddesine dayandırılması gerekliliğini eklemiştir. Bu daha gerçekçi ve esnek yaklaşım temelinde Konsey, Temmuz 1977'de AET Antlaşması'nın uygulamalarını hava taşımacılığı sektör¼nde uygulama s¼recini başlatma kararını vermiştir. Buna rağmen, bu s¼recin itici bir g¼ce ihtiyaı vardı. Bu

---

<sup>135</sup> European Parliament, **D¼ Grave Report**, 27.02.1973, Doc.R/CES/75/73, s.74.

<sup>136</sup> European Commission, **Action Programme for the European Aeronautical Sector**, COM(75) 475, Brussels, 1 October 1975, s.3

<sup>137</sup> European Parliament, Scorrascia-Mugnoza Report, SEC(76) 2466, Brussels, 1976, s.23.

arayış Komisyonun 1 Numaralı Sivil havacılık memorandumunu ile somutlaştırmıştır.<sup>138</sup> Bu dokümanda Komisyon, oluşturulacak bir Ortak Hava Taşımacılığı Politikası'nın içeriği hakkında, Topluluğun kurumları arasında bir tartışma başlatmak ve Avrupa içerisinde daha iyi hava taşımacılığı hizmetleri için kapsamı genişleterek bazı somut faaliyetler oluşturmak amacındaydı.

ABD'nin kural azaltma(deregülasyon) faaliyetleri ile karşılaştırıldığında, Komisyonun yaklaşımı sadece hava taşıyıcıları üzerinde olumlu etki yaratabilmiştir. Memorandum'da sadece, ECAC ve EUROCONTROL ile işbirliği antlaşması imzalayan Komisyon'un ICAO ile de işbirliğini geliştirmeye çalışması gerektiğinden bahsedilmiştir. Ek olarak Komisyon, hava taşımacılığı alanında üye devletlerle üçüncü ülkelerin ilişkilerinin uluslararası örgütler seviyesinde ele alınması gerektiği yönündeki niyetini açıklamıştır.

2 Numaralı Sivil Havacılık Memorandumu'nun<sup>139</sup> amacı ise, Topluluk dahilinde hava taşımacılığı için kapsamlı bir iskelet oluşturmak ve Komisyon'un koymayı düşündüğü sınırlamaların bir tarifini yapmaktır. Bu Memorandumda, önemli bir politik karar alınmıştır. 3. bölümde Komisyon, Topluluk içerisindeki üye devletler arasındaki hava taşımacılığını düzenleyecek olan bir sistemin, üye devletlerle üçüncü ülkeler arası ilişkileri düzenlemede kullanılmasının uygun olmayacağını belirtmiştir. Bu sebepten ötürü, Komisyon, üye devletler arası hava taşımacılığına konsantre olmaya niyetlenmiştir. Bu, hava taşımacılığının Topluluk-içi yönüne konsantre olan ilk kararın alınması anlamına gelmekteydi. 28-29 Haziran 1985 yılında Komisyon'un Konsey'e sunmuş olduğu, iç pazara yönelik Beyaz Kitap<sup>140</sup>, bir iç pazarın tamamlanması ve Topluluk içindeki sorunlara yüksek öncelik verilmesi gerekliliğini vurgulamıştır. Bu doğrultuda iç pazarın gelişimine yönelik liberalizasyon çalışmaları yapılmış ve bu çalışmalar 3 önemli paketle desteklenmiştir.

---

<sup>138</sup> Bkz. Commission Of The European Communities, The Civil Aviation Memorandum No:1, "**Air Transport: A Community Approach**", Com(79) 311, Bulletin of European Community, 1979.

<sup>139</sup> Bkz. Commission Of The European Communities, The Civil Aviation Memorandum No:2, "**Progress Towards The Development of a Community Air Transport Policy**", COM(84) 72, Brussels, 1984

<sup>140</sup> European Commission, **Completing the Internal Market**, White Paper from the Commission to the European Council, COM(85)310, 1985, s.9.

### 3.2. LIBERALİZASYON ÖNCESİ DÖNEM

AB’de taşımacılık sektörünün, Avrupa Topluluğu’nun genel kurallarına tâbi olması diğer sektörlerle göre daha geç olmuştur. Bu durumun en önemli nedenlerinden birisi, Topluluk üyesi ülkelerin çıkar çatışmalarından dolayı ortak taşımacılık politikası oluşturulmasının hayli zaman almış olmasıdır. Toplulukta üye ülkelerin kendi çıkarlarını korumak amacıyla hava trafiğinin en az yarısını kendi taşımacılık şirketlerine tahsis ederek, diğer Topluluk üyesi şirketlerin bu trafikten pay almalarını istememeleri çıkar çatışmalarının sık rastlanan bir örneği olmuştur<sup>141</sup>. 1958 yılında Roma Antlaşması yürürlüğe girdiğinde, Toplulukta hava taşımacılığına olan ilgi oldukça az iken, Topluluktaki genişlemeyle birlikte bu bölgelerdeki ekonomik büyümede hava taşımacılığının sağladığı yararın artması sektöre verilen önemin artmasına neden olmuştur. Topluluk rekabet kurallarının hava taşımacılığına uygulanması ise diğer sektörlerle göre daha sonra gerçekleşmiştir. 1962’de kabul edilmiş olan 141 sayılı Konsey Tüzüğü, ortak taşımacılık politikası oluşuncaya kadar bu sektörü, rekabet kurallarının uygulanmasına ilişkin 17/62 sayılı Tüzüğün kapsamı dışında bırakmıştır. 1968 yılında çıkarılan 1017/68 sayılı Konsey Tüzüğü ile demiryolu, karayolu ve iç sulardaki taşımacılık 17/62 sayılı Tüzük kapsamına girmiştir. Hava ve deniz taşımacılığı ise, Antlaşma’nın geçici 84 ve 85. maddeleri kapsamında kalmaya devam etmiştir. Roma Antlaşması’nın 81 ve 82. maddelerinin hava taşımacılığı sektörüne uygulanması için özel düzenlemelerin bulunmaması rekabet kurallarının uygulanması konusunda birçok sınırlamalara yol açmıştır. Bu sorun, Komisyon’un 1987’de kabul ettiği ilk liberalizasyon önlemleri paketine kadar devam etmiştir. Uygulamaya yönelik önlemleri içeren bu paketten önce yasal dayanak kabul edilen ve uygulamaya yönelik düzenlemelerin bulunmadığı alanlarda hâlâ geçerli olan Roma Antlaşması’nın 84 ve 85. maddelerinin geçici olarak nitelendirilmesinin nedeni, Antlaşma’nın 83. maddesinde 81 ve 82. maddelerin<sup>142</sup>

<sup>141</sup>Louis Ortiz Blanco ve Ben Van Houtte, **EC Competition Law in the Transport Sector**, Clarendon Press, Oxford, 1996, s.7.

<sup>142</sup> Roma Antlaşması’nın 85, 86, 87, 88 ve 89. maddeleri Amsterdam Antlaşması’yla 81, 82, 83, 84 ve 85. maddeler olarak numaralandırılmıştır. Bu tezde söz konusu maddeler Amsterdam Antlaşması’ndaki numaralandırmaya göre kullanılmıştır. 81 ve 82. maddeler AB’de rekabeti düzenleyen temel hükümleri içermektedir. 81. madde teşebbüs ve teşebbüs birliklerinin rekabeti kısıtlayıcı anlaşma, karar ve uyumlu eylemlerine, 82. madde pazardaki hâkim durumun kötüye kullanılmasına uygulanmaktadır. 84. madde üye devletlerin bu maddeleri uygulama yetkisini, 85. madde ise Komisyon’un yetkilerini tanımlamaktadır.

uygulamasını düzenleyen tüzüklerin belli bir süre sonra çıkarılacağını bildirmesinden kaynaklanmıştır.

1944'teki Chicago Sözleşmesi'nde kabul edilmiş olan, her ulusun kendi toprakları üzerindeki hava sahasında egemen olduğuna ilişkin kararın da etkisiyle, AB'de hava taşımacılığı sektörü kamu mülkiyeti, iniş hakları ve uçuş hatlarıyla ilgili ikili anlaşmalar, ücret sınırlamaları ve kapasite paylaşımı gibi konularda sıkı düzenlemelere tâbi olmuştur. Bu dönemde Topluluk hava taşımacılığı pazarında, her devletin kontrolünü kendi elinde bulundurduğu ulusal taşıyıcıları, yabancı taşıyıcılara ve ulusal rakiplere karşı koruyan bir düzen hâkim olmuştur. Ulusal havacılık yasalarıyla genellikle tarifeli (programlı) olarak çalışan ve bayrak taşıyıcı olarak adlandırılan bir tek havayoluna izin verilmiştir. Bu dönemde üye ülkelerin havayolları, genellikle kamuya karşı yasal sorumluluklarından dolayı az yolcunun bulunduğu pek kârlı olmayan hatlarda da hizmet vermişlerdir. Fiyat tarifeleri yetkili havacılık otoritelerince, taşıyıcıların kamu hizmeti görmeleri dikkate alınarak, genellikle yüksek düzeylerde belirlenmiş ve diğer taşıyıcılar da bu tarifelerin altına inemedikleri için, bayrak taşıyıcılar herhangi bir fiyat rekabeti ile karşılaşmamışlardır.<sup>143</sup> Bayrak taşıyıcıları uluslararası pazarda koruyan sistem ise, ülkeler arasında gerçekleştirilen ve Chicago Sözleşmesi'ne dayanan ikili anlaşmalarla oluşturulmuştur.

Hava taşımacılığı uluslararası ticareti yapılan bir hizmet olmakla birlikte, bu uluslararası pazara giriş günümüzde bile dünya ticaret sisteminin normal işleyen kurallarına göre değil, genellikle 160 ülkenin birbirleriyle ikili nitelikte imzaladıkları hava hizmetleri anlaşmalarıyla düzenlenmektedir. İki ülkenin aralarında ikili hava taşımacılığı anlaşmaları ile belirledikleri koşullar, bu hatlarda taşımacılık yapacak havayolları için bağlayıcıdır. 1980'lere kadar rekabeti kısıtlayıcı nitelikleri günümüzdekinden daha fazla olan bu anlaşmalar genellikle her iki ülkeden yalnızca bir havayoluna taşıma hakkı vermektedir. Bu anlaşmalarla çoğunlukla her bir hattaki uçuş, o hattın varış yerindeki ülkenin havayolları tarafından gerçekleştirilmektedir. Hizmeti sunacak olan havayollarının ikili anlaşmalarda önceden belirlenmesi

---

<sup>143</sup> Kenneth Button, Kingsley Haynes ve Roger Stough, **Flying into the Future: Air Transport Policy in the European Union**, Edward Elgar Pub, London, 1998, s.81.



sonucunda hatlardaki rekabet önemli ölçüde kısıtlanmış olmaktadır. Uluslar arası hatlarda hizmet verecek olan havayollarının özel olması durumunda ise şirket ortaklık kayıtlarında vatandaşlık şartı aranmaktadır. Ayrıca bu anlaşmalarla toplam kapasite miktarı konusunda kesin limitler belirlenmekte ve bu hatlarda çalışan havayolları arasında elde edilen gelir bir havuz sistemi ile paylaşılmaktadır. Bir hatta yalnız bir ülkenin havayolunun faaliyet gösterdiği durumlarda, diğer ülkenin havayolu gelir-maliyet paylaşımı anlaşması ile bu hatta hiç faaliyet göstermeden gelir elde edebilmektedir. Havayollarının verimli kapasite sunmalarını sağlamaları bakımından, bu tür havuz anlaşmaları haklı görülse de, sınırlayıcı nitelikteki ikili anlaşmaların havayolları arasındaki rekabeti genellikle ortadan kaldırdığı ve verimliliğe yönelmeyi engellediği öne sürülmektedir.

Tüm bunların sonucunda, AB’de 1980’li yılların sonlarına kadar hava taşımacılığı sektöründe serbest pazar ortamı oluşmamıştır. Ulusal tekellerin yaygın olduğu ve piyasa aktörlerinin sıkı bir şekilde yasal düzenlemelere tâbi olduğu bu pazarda, doğal olarak yüksek fiyat tarifeleri ve Pazar paylaşımı ile sıkça karşılaşmıştır. Sektörde rekabetin oluşmadığı bu yıllarda, devletler tek taraflı ya da iki taraflı olarak; yeni hava taşıyıcılarının çalışmalarına izin vererek pazara girişi, uçuş sıklığı ve uçak türünü belirleyerek uçuş hatlarındaki taşıma kapasitesini, genellikle her bir hatta trafiğin en az yarısını ulusal taşıyıcılara vererek söz konusu kapasitelerin havayollarına dağıtımını, tüketicilerin ödeyeceği fiyatları belirleyerek tarifeleri kontrol etmişlerdir. Havayollarının ücret ve oranlarını kontrol eden IATA Tarife Koordinasyon sistemi ile desteklenen ikili anlaşmalar, 1980’li yıllardan itibaren daha liberal bir görünüm almıştır<sup>144</sup>. 2000 yılı itibariyle bu tür ikili anlaşmalardan geçerliliğini koruyanların sayısı 3000 kadardır. ABD’nin 1990’lardan bu yana gerçekleştirdiği ve 34 kadarı yürürlükte olan Open Skies Agreements (OSA) ise diğer ikili anlaşmalara göre daha rekabete açık bir yapıdadır. Bu anlaşmalarda; anlaşmaya taraf ülkelerce belirlenecek havayolu sayısı serbest bırakılmış, tüm hatlarda kapasite ve frekans serbestliği sağlanmış, ayrıca iki ülke tarafından birlikte reddedilmedikçe tam fiyat belirleme serbestliği sağlanmıştır. Ancak bu anlaşmalarda

---

<sup>144</sup> Romina POLLEY, “Defense Strategies of National Carriers”, **Fordham International Law Journal**, Vol.23, 2000, ss.170–208.

bile ülkeler arasında taşımacılık hizmetini sunacak olan havayollarının ilgili devletlerce belirleniyor olması, rekabeti kısıtlayıcı bir etken olmaya devam etmiştir<sup>145</sup>.

Günümüzde devam eden bu sistemle her ne kadar anlaşmaya taraf olan ülkeler yabancı havayollarını engelleyerek kendilerine göre başarılı olsalar da, uzun dönemde pazarın kartelleşme riskini artıran bu uygulamalardan zarar gören sonuçta tüketiciler olmaktadır.

### 3.3. LİBERALİZASYON ÜZERİNDEKİ ABD ETKİSİ

ABD’de hava taşımacılığı sektörü 1920–1940 yılları arasında Posta İdaresi’nin denetimindeyken, 1940–1981 yılları arasında sektörün regülasyonundan Civil Aeronautics Board (CAB) sorumlu olmuştur. 1985’ten sonra ise sektörün iç ve dış faaliyetlerine yönelik düzenlemeler konusunda Department of Transportation (DOT) yetkili kılınmıştır. CAB’ın 1938 yılında çıkarılan Sivil Havacılık Yasasına dayanarak oluşturduğu fiyat ve uçuş hatları konusundaki düzenlemeleri, 1978 yılında Havayolu Deregülasyon Yasası’nın (Airline Deregulation Act) kabulüne kadar sürmüştür. Bu yasa sektöre verimlilik, yenilik, daha düşük fiyatlar ve daha rekabetçi bir yapı kazandırmak amacıyla çıkarılmıştır. 1978 yılında başlayan ve beş yıl kadar süren ülke içi hava taşımacılığının liberalizasyonu sonucunda CAB’ın pazara giriş, hatlar ve taşımacılık ücretleri üzerindeki denetimi sona ermiştir. Yeni düzenleme ile taşımacılık faaliyetini yerine getirebilecek hiçbir taşıyıcı mevcut taşıyıcıların zararına bir durum olsa da hiçbir hatta uçuştan mahrum edilmemiştir. Ayrıca bu değişiklikler sonucunda artık anti tröst yasalarına tâbi olan havayolları, fiyatlarını endüstrinin standart ücret düzeyinin % 50’sinin altında belirlemedikçe CAB’dan izin alma zorunluluğunda bırakılmamışlardır.<sup>146</sup>

---

<sup>145</sup> Gönenç ve Nicoletti, s.11.

<sup>146</sup> A.Kark, “Prospects for a Liberalization of the European Air Transport Industry: A Study of Commercial Air Transport Policy for the European Community”, *E.C.L.R.* Vol. 10, 1989, ss.377–406.

ABD’de başlayan deregülasyonun özellikle ilk on yılında, uçak bileti fiyatlarında önemli düşüşler yaşanırken, 1980’li yılların sonlarına kadar Avrupalı tüketiciler liberalize olmamış bu sektörde, göreceli olarak daha yüksek ücretler ödemek zorunda kalmışlardır. Havayollarının bu durumundan tüketicilerin zarara uğraması ve AB Komisyonu’nun sektördeki rekabet ihlallerini Roma Antlaşması’na aykırı bulması sonucunda, Topluluk’ta da sektöre yönelik liberalizasyon çalışmaları başlatılmıştır.

Ancak, ABD’de hızlı bir biçimde gerçekleştirilmiş olan hava taşımacılık sektörünün deregülasyonu sonucunda istenilenin aksine belirli bir zaman geçtikten sonra sektörde yoğunlaşmalar artmış, bazı hatlarda tekeller oluşmaya başlamıştır. Komisyon ABD’de yaşanan bu durumdan ders alarak ve AB’de havayollarının mülkiyet yapısındaki devletin ağırlığını dikkate alarak, liberalizasyon çalışmalarını üç aşamalı önlemler paketi ile gerçekleştirmiştir.<sup>147</sup> Liberalizasyon önlemleri paketlerinin çıkarılmasının ardında yatan temel düşünce ise, hava taşımacılık sektöründe liberal bir ortam oluşturarak taşıyıcıların verimlilik artışı elde etmeleri ve bunun sonucunda tüketicilerin yarar sağlaması olmuştur.<sup>148</sup> 14 Aralık 1987’de kabul edilen ilk liberalizasyon önlemleri paketi üç yıl uygulamada kalmıştır. Bu paketle, kapasite paylaşımı ve ücretler konusunda esneklik getirilerek pazara girişlerin kolaylaştırılması amaçlanmıştır. Pazara girişi kolaylaştıran başka bir değişiklik ise, bir üye ülkenin diğeriyle yaptığı ikili hava taşımacılığı anlaşmalarında birden fazla havayolunu uçuş için yetkilendirebilmesi ve diğer üye ülkenin bunu reddedememesidir. Bu paketin sonuçları sınırlı kalsa da sektöre yönelik eski sıkı regülasyon dönemi sona ermiştir.<sup>149</sup> Birinci paketi tamamlayıcı nitelikte olan ikinci liberalizasyon paketi 19 Ocak 1990 yılında kabul edilmiştir. 1 Ocak 1993’te ise Topluluk içi hava taşımacılığı pazarının liberalizasyonu için üçüncü önlemler paketi yürürlüğe girmiştir.

---

<sup>147</sup>Eddy van de Voorde, “European air transport after 1992: deregulation or re-regulation?”, **The Antitrust Bulletin**, Vol. 37, 1992, ss. 507–528.

<sup>148</sup>Dinos Tasinopoulos, “The Second Aviation Package of the European Community”, **Journal of Transport Economics and Policy**, Vol. 26, 1992, ss.83–87.

<sup>149</sup>Voorde, s.517.

### **3.4. LİBERALİZASYON ÇALIŞMALARI**

Özellikle ABD'deki deregülasyon ve liberalizasyon hareketlerinin etkisi ve sivil havacılıkta etkin bir iç pazar oluşturma ihtiyacı Avrupa Birliği'nde havacılık sektöründe özellikle rekabet açısından ortak bir politika ve bu bağlamda yeni düzenlemeler ihtiyacı doğurmuştur. AB bu düzenlemeleri üç paket halinde gerçekleştirmiştir.

#### **3.4.1. Birinci Liberalizasyon Paketi (1987)**

3975/87 Sayılı Konsey Tüzüğü, Antlaşma'nın 81 ve 82. maddelerinin hava taşımacılığı sektörüne uygulanmasına yöneliktir. 3976/87 Sayılı Konsey Tüzüğü, Komisyon'a hava taşımacılığı sektöründeki anlaşma, uyumlu eylem ve kararlara blok muafiyet verme yetkisi getirmektedir. Komisyon bu yetkisini kullanarak 1988 yılında üç farklı grup muafiyeti çıkarmıştır:

- 1- 2671/88 Sayılı Komisyon Tüzüğü, ortak planlama, kapasite koordinasyonu, gelir paylaşımı, programlı hava taşımacılığı hizmetlerinin tarifeleri hakkında danışma ve havaalanlarındaki slotların tahsisine yöneliktir.
- 2- 2672/88 Sayılı Komisyon Tüzüğü, hava taşımacılık servisleri için bilgisayar rezervasyon sistemleri ile ilgili işletmeler arası anlaşmalara yöneliktir.
- 3- 2673/88 Sayılı Komisyon Tüzüğü, havaalanlarındaki yer destek hizmetlerine yöneliktir.

#### **3.4.2. İkinci Liberalizasyon Paketi (1990)**

Bu dönemde çıkarılan tüzükler Toplulukta hava taşımacılığı sektörü açısından daha rekabetçi bir ortam yaratmayı amaçlamıştır. 2342/90 Sayılı Konsey Tüzüğü, bir havayolu şirketi tarafından üye ülkeler arası hatlar için sunulan tarifenin reddi için, iki üye ülkenin de izin vermemesi koşulunu getirmiştir. 2343/90 Sayılı Konsey Tüzüğü, havayollarının Topluluk içi hatlarda ve hizmetlerde pazar paylarının yüzde 25 ile yüzde 75 arasında değişmesi halinde programlı hatlara ve servislere

geçiş hakkı ile ilgilidir. 2344/90 Sayılı Konsey Tüzüğü, 1988 yılında blok muafiyet tanınan anlaşmalara yeniden muafiyet verilebilmesi için 3976/87 sayılı Tüzükte değişiklik yapmıştır. Bunun üzerine Komisyon 1991 yılında, daha önceki muafiyet konularında üç yeni tüzük çıkarmıştır. Bunlar: Yer destek hizmetleri ile ilgili olarak 82/91 sayılı Tüzük; bilgisayar rezervasyon sistemleri ile ilgili olarak 83/91 sayılı Tüzük; ortak planlama, kapasite koordinasyonu, tarife danışmaları ve havaalanlarındaki slot tahsisi ile ilgili olarak ise 84/91 sayılı Tüzüktür.

### **3.4.3. Üçüncü Liberalizasyon Paketi (1992)**

Bu dönemde işletim lisansı, pazara giriş ve tarifeler konusunda üç Konsey Tüzüğü çıkarılmıştır:<sup>150</sup>

- 1- 2407/92 Sayılı Konsey Tüzüğü, hava taşıyıcılarının işletim lisansı için yeni kriterler ve objektif metotlar getirmiştir.
- 2- 2408/92 Sayılı Konsey Tüzüğü, pazara giriş ve kapasite paylaşımına ilişkin olarak, Topluluk ülkeleri arasında hava taşımacılığı hizmeti sağlanması konusunda havaalanı sıkışıklığı ve hava trafik kontrolü gibi zorunlu hallerin dışında tam serbestlik getirmiştir.
- 3- 2409/92 Sayılı Konsey Tüzüğü, havayollarının yolcu ve kargo fiyat tarifelerini serbestçe belirleyebilmeleri olanağını getirmiştir. Ancak, havacılık otoriteleri aşırı yüksek ya da düşük buldukları tarifelere müdahale edebilecektir. Ayrıca bu Tüzük ile Komisyon IATA bünyesinde havayollarının karşılıklı tarife danışmalarına izin vermiştir.

Birinci ve ikinci liberalizasyon önlem paketleri, kapasite limitlerini kaldırarak ve anlaşmalarda tayin edilen havayollarından başka taşıyıcıların da hatlarda çalışmasını sağlayarak ikili anlaşmaların rekabeti sınırlayıcı etkilerini azaltmıştır. Lisans, pazara giriş ve tarifeler ile ilgili üç temel tüzüğü içeren ve 1993 yılında uygulamaya geçen üçüncü paket, Topluluk içinde çok taraflı bir sistem sağlayarak ikili hava taşımacılığı anlaşmalarının yerini almıştır. Topluluk bazında ücretlerin takibi sistemi, üye ülkelerin ücret onaylama şartını ortadan kaldırmıştır.

<sup>150</sup> Michael Niejahr ve Giuseppe Abbamonte, "Liberalization policy and State aid in the air transport sector", **EC Competition Policy Newsletter**, Vol 2 No 2, 1996, ss.14-17

Ulusal mülkiyet ya da kontrol konusundaki koşulun yerini ise “Topluluk Taşıyıcısı” kavramı almıştır. Ancak üye ülkeler ve üçüncü ülkeler arasındaki taşımacılıkta lisans konusu ikili anlaşmalarla düzenlenmeye devam etmiştir.<sup>151</sup> Komisyon bu tür anlaşmaların ve üye devletlerin son yıllarda ABD ile ayrı ayrı imzaladıkları Açık Semalar Antlaşmaları’nın Toplulukta rekabeti sınırlamalarından dolayı, bu anlaşmaları üçüncü ülkelerle Topluluk arasında yapabilmeyi yollarını aramaktadır. Tezin ilerleyen bölümlerinde bu çalışmalara değinilecektir.

Üçüncü paketin uygulanmaya başlamasından geçen 15 yıl boyunca havacılık piyasası büyük değişim ve gelişim göstermiştir. Şimdi ise yasal düzenlemelerin modernizasyonu söz konusudur. Bu nedenle Avrupa Komisyonu 2006 yılının Haziran ayında “ iç hava taşımacılığı piyasasının yasal yapısının modernizasyonu ve sadeleştirilmesi ” üzerine teklif sunmuştur. Bu teklife göre üç paketten oluşan liberalleşme çalışmaları gelecekte daha etkin bir havacılık piyasasının oluşumunu güvence altına almak için tek bir çatı altında toplanacaktır.

#### **3.4.4. Liberalizasyon Çalışmalarının Sonuçları**

Üçüncü liberalizasyon önlemleri paketi kendisinden önce üye ülkeler arasında bulunan ve uluslararası hava taşımacılığına yönelik sınırlayıcı yönleri olan ikili anlaşmaların yerini almasıyla oldukça başarılı olmuştur. Böylece Topluluk içinde herhangi bir ülkede kurulan bir havayolunun, Topluluk kurallarına uyarak kapasite, uçuş sıklığı ve fiyatlama yönüyle hemen hemen hiçbir sınırlamaya uğramadan Topluluk havaalanları arasında faaliyet gösterebilmesi sağlanmıştır. Nisan 1997’de üye ülke taşıyıcılarına sağlanan Kabotaj hakkı ile herhangi bir üye ülke hava yolu şirketi bir diğer ülke sınırları içinde iki nokta arasında uçuş yapabilme hakkına sahip olabilmıştır.<sup>152</sup> Bu paketin uygulanmaya başlanmasının ilk üç yılında önemli gelişmeler olmuştur. Üye ülkeler, yüzde 20’si tarifeli uçuş düzenleyen olmak üzere toplam 800 havayoluna lisans vermişlerdir. Hem üye ülkelerin kendi iç taşımacılık pazarında hem de kendi aralarındaki uluslararası taşımacılık pazarında

---

<sup>151</sup> Polley, ss.172–175.

<sup>152</sup> Örneğin bu hakla bir Alman havayolu şirketi olan Lufthansa, İtalya’da iki şehir olan Roma ve Napoli arasında iç hat yolcu taşımacılığı yapabilecektir.

rekabet hissedilir derecede artarken, taşıyıcılar yolcular için sık sık indirimli ve promosyonlu ücretler sunmuşlardır.<sup>153</sup> Havacılıkta liberalizasyon hareketleriyle tek pazarın oluşmaya başlaması daha çok bölgenin birbirine hava yolu ile bağlanabilmesini sağlamış bu doğrultuda havayolu bağlantıları %170 oranında artış göstermiştir. Liberalizasyon düzenlemeleri rekabeti arttırmış ve 1992 ile 2006 yılları arasında iki ve daha fazla rakip havayolu şirketinin hizmet verdiği rota sayısı %300 artış göstermiştir. Yapılan çalışmalar Avrupa havacılık sektöründe ayrıca Low Cost Carrier (Düşük Maliyetli Taşıyıcılar)'lerin pazara girişini kolaylaştırmıştır. Koltuk kapasite oranları %1 olan bu tip taşıyıcıların 2006 yılı itibariyle koltuk kapasite oranları %28'e yükselmiştir.

Voorde sektörde gerçekleştirilen liberalizasyon ve deregülasyon faaliyetlerinin sonuçlarını aşağıdaki başlıklar altında toplamıştır.<sup>154</sup>

**1- Verimlilik Artışı:** Daha önceleri genellikle devlet mülkiyetinde olan havayolları verimlilikten çok istihdamı ve prestiji amaçladıklarından, yılsonunda bilançoları zarar verebilmekte, bu zararlar ise devlet yardımlarıyla kapanmaktaydı. Deregülasyonla birlikte bu yardımlara son verilmesi, havayollarının verimliliklerini artırmak için yeniden yapılanmalarına ve bazılarının da özelleştirilmelerine yol açmıştır.

**2- Bilet Ücretleri:** Regülasyon dönemindeki havuz sistemi maliyet ve gelir paylaşımını esas aldığı için rekabeti ortadan kaldırarak, bilet ücretlerinin yüksek kalmasına yol açmıştır. Diğer taraftan, liberalizasyon sonrasında fiyatlarda beklenildiği gibi bir düşüş yaşanmamıştır. Bu durumun nedenlerinden birisi, yolcu ve yük taşımacılığında talebin esnek olmamasından dolayı fiyatlardaki indirimin yeterince talep artışı yaratmamasıdır.

**3- Pazar Yapısı:** ABD'de deregülasyon sonrasında başlarda rekabet artışı yaşanırken, ilerleyen yıllarda sektörde yoğunlaşma daha da fazlalaşmıştır. Avrupa'da havayolları arasındaki sınırlı ticari mahiyetteki işbirlikleri, yerini mali ortaklıklara ve ortak girişimlere bırakmıştır. ABD'de deregülasyon sonrasında sektörde şirket

---

<sup>153</sup> Niejarh ve Abbamonte, ss.5-6,

<sup>154</sup> Voorde, ss.520-523.

devralmalarının sayısında artış görünürken, AB’de havayolları arasındaki işbirliği anlaşmaları yaygınlaşmıştır. İşbirliği anlaşmalarının sayısında görülen artışa Avrupa havayollarının, özellikle ABD taşıyıcılarına göre maliyet yönüyle dezavantajlı durumda olmaları neden olmuştur. AB’de ortak bir hava trafik kontrolünün oluşturulmasının gecikmesiyle birlikte havaalanlarında ve hava trafiğinde yaşanan sıklık maliyet artışına yol açmıştır.

ABD’de sektörün deregülasyonu sonrası fiyatlarda önemli azalmalar olmuş, ayrıca sektörde hâkim durumda olan taşıyıcılar yerlerini daha çok sayıda taşıyıcıya bırakmıştır. Ancak deregülasyonla birlikte gelişen ve özellikle aktarmalı uçuşları tercih eden yolcuların yararına olan hub and spoke<sup>155</sup> (merkez ve uç) sistemi, belli hub’larda yoğunlaşmalara ve bazı taşıyıcıların hakim duruma geçmelerine yol açmıştır. ABD’de liberalizasyon çalışmalarının bilet fiyatları üzerinde ilk on yıldaki azaltıcı etkisi, ilerleyen yıllarda fiyatları artırıcı yönde olmuştur. Sektörde fiyat azaltıcı bir strateji belirleyen taşıyıcılar daha güçlüleri tarafından elimine edilmiştir. Son yıllarda ise bu konuda eskiye dönüşü yaşatacak regülasyon önlemleri savunulmaya başlamıştır.<sup>156</sup> Toplulukta ise liberalizasyon sonrası ortaya çıkan etkiler, ABD’de liberalizasyon sonrasında ilk on yılda gözlenenler kadar olumlu olmasa da rekabeti artırıcı olmuştur. Liberalizasyon sonrası havayolu sayısında toplamda artış yaşanmış, ücretler ise hatların durumuna göre farklılık göstermiştir. Birden fazla taşıyıcının bulunduğu hatların fiyatlarında azalma olmuş, daha önceden hakim durumda olan taşıyıcılar ise yeni pazara girişler karşısında yıkıcı fiyat uygulamalarında bulunmuşlardır. Ücretlerde yapılan indirimler belli uçuşlara yönelik kalmış, özellikle iş seyahati yolcularına yönelik esnek ücretlerde ise artışlar olmuştur. Topluluk içi ittifakların sayısı artarken, ABD gibi Topluluk dışı ülkelerle olanlar sınırlı sayıda kalmıştır. Toplulukta hava taşımacılığı sektörünün liberalizasyonunun olumlu etkilerinin ilk zamanlarda sınırlı kalmasının başlıca nedenleri ise şunlardır:<sup>157</sup>

---

<sup>155</sup>“Hub and spoke” sistemiyle, farklı noktalardan toplanan yolcular belli merkezlerden gidecekleri yerlere aktarılmaktadır.

<sup>156</sup> Polley, s.177.

<sup>157</sup> Polley, ss.175–184



- 1- Toplulukta uzun süreden beri uygulanan ve ulusal taşıyıcılardan yana olan sistemin değişime direnç göstermesi,
- 2- Üye ülkelerle üçüncü ülkeler arasındaki ikili hava hizmetleri anlaşmalarının, bu anlaşmaların tarafları dışındaki ülkelere taşıyıcılara izin vermemesi,
- 3-Özellikle liberalizasyonun ilk yıllarında, devlet mülkiyetindeki birçok havayoluyla düzenleyici kurumlar arasında var olan yakınlığın ortaya çıkardığı gecikmeler,
- 4- Üye ülkelerin kendi havayollarına vermiş olduğu devlet yardımlarının rekabeti sınırlayıcı etkiler doğurmaması için Komisyon'un belli koşullar getirmesine rağmen, bunların gözetiminin yeterince yapılamaması sonucunda ortaya çıkan sorunlar,
- 5- Havaalanlarındaki sıkışıklıktan dolayı slot tahsisi sorunlarının ortaya çıkması, özellikle yeni havayollarının yoğun hatlara girişlerinde slot yetersizliği sorunuyla karşılaşmaları, ulusal taşıyıcıların yoğun hatlardaki slotların çoğunu ellerinde bulundurma avantajları ile birlikte mevcut düzenlemelerin bu sorunu çözmede yetersiz kalması,
- 6- Havayollarının maliyet kalemleri içerisinde önemli bir yer tutan yer destek hizmetlerinin, tam olarak liberalizasyonunun gerçekleşmemiş olması ve verimsiz çalışmaları sonucunda, havayollarına maliyetinin yüksekliğinin sürmesi.

### **3.5. DIŞ HAVACILIK POLİTİKASI (EXTERNAL AIR TRANSPORT POLICY)**

Avrupa Birliği özellikle liberalizasyon çalışmaları ve üyeleri için uygulamaya koyduğu ortak yükümlülükler doğrultusunda havacılık alanında iç pazarda tek ses olabilmeyi başarmış ve büyük ilerlemeler kaydetmiştir. Bu bağlamda AB, üye olmayan ülkelerle ilişkileri olan havacılık endüstrisi ve bu ülkelere uçuş yapan havayolu kullanıcıları için de aynı faydaları sağlayabilmek için bir dış havacılık politikası belirlemiştir.

Bu politika kapsamına yasal açıdan bakılacak olursa, Üye Ülkeler uluslararası havacılık hizmetleri anlaşmalarını görüşürken tek başlarına hareket edemezler ve dolayısıyla bu hizmetler tüm Avrupa Topluluğu'nun ortak çıkarını ilgilendiren bir

konu olarak ele alınır<sup>158</sup>. Bu, ilk olarak, hâlihazırdaki ikili anlaşmaların Topluluk yasalarına göre düzenlenmesi gerektiğini gösterir. Bunu gerçekleştirmek için Üye Ülkeler ile Topluluk arasında yeni tamamlayıcı yasalar oluşturulmalıdır; bunun oluşturulamaması durumunda herkes, özellikle de işletmeler belirsizlikler ve yasal risklerle karşılaşacaktır.<sup>159</sup>

Ekonomik ve siyasi açıdan ise Topluluk dışına yönelik bir havacılık politikasının belirlenmesinin dayanağını, AT'nin sivil havacılık alanının ikili ve çok taraflı anlaşmalar temelinde daha fazla esnekliğe, açıklığa ve istikrara kavuşması yönündeki isteği oluşturur. Daha açık bir ifadeyle, bu durum anlaşmaların yalnızca Üye Ülkeler ile üçüncü ülkeler arasında değil, AT ve uygun üçüncü ülkeler arasında da geliştirilmesini içerir. Bu anlaşmalar aşağıdakileri gerçekleştirme amacını taşıyan bir gündem temelinde yapılır:

- Yeni pazarlar açarak ve yatırımı teşvik ederek olabildiğince hızlı biçimde yeni ekonomik fırsatlar yaratılması: İç pazar söz konusu olduğunda bu yaklaşım sadece daha iyi, daha çeşitli ve daha ucuz bir hizmet alabilecek müşteriler için değil, yeni fırsatlar, büyüyen pazarlar ve geliştirici bir rekabetle karşılaşacak firmalar içinde olumlu etkilere yol açacaktır. Son olarak, yeni pazarlar açılması yenilik çalışmalarını da kolaylaştıracak, böylelikle tüm sektöre faydalı olacaktır.
- Adil rekabetin sağlanması: Örneğin pazarları belirleyen ekonomik koşullara (rekabet tüzüklerinin devlet sübvansiyonlarının ya da rezervasyon sistemleri, yer hizmetleri vb. gibi daha havacılıkla ilgili standartların uygulanması) göre ya da toplumsal, çevresel, güvenlik ve emniyet güvenilirliklerine göre tüzüksel ortaklıkların geliştirilmesi gerekmektedir.<sup>160</sup>

Bu iki amaç birbirini destekleyerek AT'nin uluslararası havacılık ilişkilerine olan yaklaşımına rehberlik edecek iddialı ve dengeli bir model oluştururlar. Bu

---

<sup>158</sup>European Commission, **On the consequences of the Court judgements of 5 November 2002 for European air transport policy**, COM(2002) 649, Brussels, 2002, s.1.

<sup>159</sup>Martin Bartlik, **The Impact of EU Law on the Regulation of International Air Transportation**, Ashgate Publications Co, Cambridge, 2007, s.38.

<sup>160</sup> **Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi**, 30.04.2004, L 162, s.1.

durum bu modelin yalnızca kâğıt üstünde olduğunu göstermez: Gündem konusu haline getirilecek her anlaşma, tarafların karşılıklı çıkarlarını gözetmek ve katma değer oluşturmak amacıyla, aşağıdakiler de göz önünde bulundurularak durum bazında düzenlenmelidir:

- Ekonomik ve siyasi olarak öngörülen ortaklığın önemi
- Yeni pazarlar açılma düzeyi
- Daha önceden belirlenen tüzük çerçevesi
- Adil rekabeti güvence altına alacak politikaların uygulanması.

Bundan başka, bu gündem havacılık sektöründeki sürdürülebilir gelişmenin teşvik edilmesiyle sinerji oluşturarak geliştirilmelidir. Topluluğun ortak bir havacılık politikası belirlemesi, havacılık sektörünün büyümesinin çevre üzerindeki özellikle de iklim değişiklikleri gibi olumsuz etkilerinin bertaraf edilmesi bakımından da büyük önem taşımaktadır.<sup>161</sup>

Havacılıkta dış politika, AT'nin hem iç pazardaki havacılık başarılarından hem de dışarıdan gelen hamlelere yanıt verebilmesinden esinlenmektedir. Yukarıda belirtilen iki amaç, AT'nin havacılık sektörünün refahını açıklayan en önemli faktörlerdir.

İç Pazar düzeyinde ise hava taşımacılık sektöründeki ekonomik, toplumsal ve çevresel koşulları içeren bir politika hâlihazırda yürürlükte. Bu politika hava taşımacılık sektöründeki sürdürülebilir rekabete odaklanarak sektörü esas olarak Lizbon sürecine<sup>162</sup> yerleştirir. Pazarın açılmasıyla birlikte AT, sivil havacılığın etkili ve güvenli olarak sürdürülebilmesi için tüzüksel bir çerçeve oluşturmuştur. Havacılık

---

<sup>161</sup>European Commission, **Development of Community's Extenal Aviation Policy**, COM(2005)79, Brussels, 2005, s.4.

<sup>162</sup>Avrupa Birliği Mart 2000 tarihli Lizbon Zirvesinde "2010 yılına kadar Avrupa Birliği'ni dünyanın rekabet gücü en yüksek, dinamik, bilgiye dayalı ekonomisi haline getirmek, tam istihdam sağlamak, sürdürülebilir bir ekonomik büyümeyi ve sosyal bütünleşmeyi sağlamak" hedefini yeni stratejisi olarak belirlemiştir. Bu stratejik hedefe ulaşmak için yıllık % 3 büyüme oranının yakalanması ve 2010 yılında işgücüne katılım oranının % 70'e çıkarılması amaçlanmaktadır. Bu strateji genel olarak Lizbon Süreci olarak kabul edilmektedir.

güvenliği ile ilgili 2002’de yayımlanan ilk tüzük<sup>163</sup>, Avrupa Hava Güvenliği Ajansı’nın kuruluşu ile ilgili tüzük<sup>164</sup> ya da 2004’te yayımlanan ve Avrupa’da tek bir Hava Sahası oluşturmaya yönelik hazırlanan iddialı hava seyrüsefer inisiyatifi konuyla ilgili düzenlemelerden en önemlileridir.

Bununla birlikte, ortak ticaret politikası AT’nin uluslararası ticarete kilit derecede önemli bir rol oynamasını sağlamış olsa da havacılık pazarının dışa yönelik boyutu, benimsenen ortak taşımacılık politikasına rağmen, yeterli derecede gelişmemiştir. İç pazarın ve havacılık sektörünün başarısı içeride elde edilenlere bağlı olduğu kadar hiç kuşkusuz dışarıya yönelik projelerden de beslenmektedir.<sup>165</sup> Dışarıya yönelik projeler olmadan içeride yürütülen politikalar ile Avrupa sanayinin rekabet edebilirliğinin engellenebileceği düşünülmektedir.

### **3.5.1.Yatay Anlaşmalar (Horizontal Agreements)**

Yatay anlaşma, Komisyon tarafından Üye Ülkelerle üçüncü bir ülke arasındaki hâlihazırdaki ikili hava hizmetleri anlaşmalarının Topluluk yasalarına uyumlu hale getirildiği, Üye Ülkeler yararına görüşülen anlaşmadır.

Kasım 2002’de Avrupa Adalet Divanı, bir Üye Ülke ile üçüncü bir ülke arasındaki Hava Hizmeti Anlaşması’nın (HHA) yalnızca AB Üye Ülkeleri’nin uyruğundaki ve onlar tarafından denetlenen firmaların faaliyet göstermesine izin vermesi durumunda, bu tayinin ayrımcı olduğunu ve AT yasalarına uymadığına hükmetmiştir. Bunun sonucu olarak, her AB Üye Ülkesi’nin kendi bölgesinde tesisi bulunan herhangi bir AB taşıyıcısının AB dışına yaptığı seferlere eşit pazar erişimi tanınması gerekmektedir. AB Üyesi Ülkeler ile anlaşmada buldukları ortak ülkelerin arasındaki HHA’lar bu durum gözetilerek değiştirilmelidir.<sup>166</sup>

---

<sup>163</sup> **Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi**, 30.12.2002, L 355, s.1

<sup>164</sup> **Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi**, 7.9.2002, L 240, s.1

<sup>165</sup> European Commission, **Keep Europe moving -Sustainable mobility for our continent: Mid-term review of the European Commission’s 2001 Transport White Paper**, COM(2006) 314, Brussels, 2006, s.10.

<sup>166</sup> **European Court Reports**, 2002, s. I-09427

Bkz. <http://europa.eu.int/eurllex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61998C0466:EN:HTML> (21.10.2007)

1944'te Chicago Sözleşmesi ile temelleri atılan uluslararası hava hizmetleri geleneği, Avrupa'da kurulan havacılık pazarının ilkelerine ters düşmektedir. Bu geleneğe göre uluslararası hava yollarının belirli bir uyruğu olması gerekirken, AB geçtiğimiz on yıl boyunca, AB üyesi bir ülkenin AB üyesi başka bir ülkenin hava yollarına yatırım yapabildiği ve onu denetleyebildiği özgün bir havacılık pazarı oluşturmuştur. AB'deki hava yollarının aynı kurallar çerçevesinde kurulması, ruhsatlandırılması ve AB içinde herhangi bir güzergâhta faaliyet gösterebilmesi, "Topluluk taşıyıcısı" anlayışını güçlendirmiştir. Ruhsatlandırma, emniyet ve güvenlik gibi önemli konularda getirilen ortak kurallar sayesinde yüksek standartlar oluşturulmuştur ve geliştirilmektedir.

Kasım 2002 kararları ayrıca iki taraflı hava hizmetleri anlaşmalarının kimi maddelerinin münhasıran Topluluk yetkisinde kaldığı ve bu nedenle Üye Ülkeler tarafından bağımsız olarak görüşülmemesi gerektiğini ortaya koymuştur.<sup>167</sup>

Haziran 2003'deki Taşımacılık Konseyi'nde, Divan'ın belirlediği sorunları çözmek üzere Komisyon ve Üye Ülkeler kimi usuller üzerinde fikir birliğine varmışlardır. Rekabeti bozan ve ulusal kısıtlamalar içeren ve üye ülkelerin bireysel olarak yaptıkları ikili anlaşmaların yerini alacak olan "Topluluk Tahsisi" kavramı ortaya çıkmıştır. Hâlihazırdaki iki taraflı hava hizmetleri anlaşmalarını tadil etmek için iki yöntem belirlenmiştir:

- Ya ele alınan her bir Üye Ülke ile anlaşma yaptığı üçüncü ülkeler arasında, her HHA'yı kendi başına Topluluk kural ve hukukuna göre tadil edecek ikili anlaşmaların yapılması,
- Ya da Komisyon'un AB Üyesi Ülkelerin vekili olarak hareket ettiği tek bir "yatay" anlaşmanın görüşülmesi.

Her "yatay" anlaşma hâlihazırdaki tüm çift taraflı HHA'ların ilgili şartlarını üçüncü bir ülke ile yapılan tek bir görüşme bağlamında değiştirmeyi

---

<sup>167</sup>European Commission, **Commission decision on the relations between Community and third countries in the field of Civil Aviation**, COM(2003) 94, Brussels, 2003, s.7.

amaçlamaktadır.<sup>168</sup> Haziran 2003 ile Mayıs 2006 arasında ikili anlaşmaların birbirinden ayrı olarak görüşülmesi yöntemi, 69 adet ikili anlaşmanın düzeltilmesini sağlayarak 39 ortak ülkede değişikliklere neden olmuştur. İkinci seçenek yani yatay anlaşmalar ise 342 yeni iki taraflı anlaşmaya yol açarak 23 ortak ülkede değişikliklere neden olmuştur. AB için bu yaklaşımın avantajları basitliği, maliyetleri düşürmesi ve süratli oluşudur.

### 3.5.2. AB'ye Komşu Ülkelerle Ortak bir Havacılık Sahası

AB Komisyonu, başlangıçtaki amaçlarını Birleşik Devletlerden sonra Birliğin komşularına da genişleterek bu ülkelerle uzlaşmaya gösterdiği önceliğin nedenlerini şu nedenlerle açıklamaktadır:

- Ekonomik nedenler (AB'ye yönelen pazarlarla birlikte),
- Havacılık politikası (daha fazla operasyonel verimlilik, güvenlik ve emniyet)
- Birliğin komşularına götüğü politikalara sektörel bir katkı sağlanması<sup>169</sup>

Söz konusu ülkelerin çeşitliliği, bu ülkelerin farklı gruplara ayrılmasını gerektirmiştir. Fakat nihai hedef, 2010 itibariyle AT ile güney ve doğu sınırlarındaki ortaklarını birleştirecek bir Ortak Havacılık Sahası'nın oluşturulmasıdır. Farklı taraflar bu politikayla yalnızca ekonomik kaygılarla değil; hava trafiği, güvenlik, emniyetin ve çevrenin de göz önünde tutulmasıyla pazarlarda aynı kurallara uyarak faaliyet gösterecektir.

İlk grupta anlaşma şimdiden sağlanmıştır: Batı Balkanlar'dan 8 ülke; Arnavutluk, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Makedonya, Romanya, Sırbistan-Karadağ ve Kosova ile AT Üye Ülkeleri (üye olmayan İzlanda ve Norveç

---

<sup>168</sup>European Commission, **Flying Together: EU Air Transport Policy**, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2007, s.7.

<sup>169</sup>European Commission, **A Community aviation policy towards its neighbours**, COM(2004)74, Brussels, 09.02.2004, s.4

de dâhil olmak üzere) Avrupa Ortak Havacılık Sahası (ECAA)'nı<sup>170</sup> belirleyen bir anlaşma imzalamıştır.

İkinci grup Barcelona sürecinin<sup>171</sup> bir parçası olarak AB'nin yakın ilişkiler geliştirdiği Akdeniz kıyısındaki ülkelerden oluşur. Komisyon, bu gruba ilişkin olarak Avrupa-Akdeniz hava taşımacılık anlaşmalarının aşağıdaki kilit amaçları güderek sonuçlandırılmasını tavsiye etmektedir:

- Havacılık sektörlerinin gelişiminde bu ülkelere destek olunması şartıyla yeni pazarlar açılması,
- Adil faaliyet koşullarının sağlanması,
- Güvenlik, emniyet ve çevre korumasının artırılması.

Türkiye sivil hava ulaştırması alanında AB için büyük önem arz etmektedir. Özellikle ticarete önemli bir ortak olarak Türkiye, Topluluk için ihracatta 10. büyük pazar ve ithalatta 11. büyük arz edici ülke durumundadır. Türkiye'nin turizm potansiyeli ve bu potansiyelin büyük kısmının Avrupa ülkeleri vatandaşlarından oluşması havacılık alanında ilişkilerin önemini arttırmaktadır. Ayrıca Türkiye bulunduğu coğrafi konum itibariyle Topluluk ülkeleri için hava kargo taşımacılığı alanında önemli bir ortak durumundadır. Komisyon bu veriler ışığında havacılık alanında ortak kuralların yeknesak uygulanacağı, önceden yapılmış ikili anlaşmaların yerine geçecek ve AB'ye üye tüm ülkeleri aynı anda kapsayacak bir yatay anlaşmanın yapılmasını Türkiye'ye her fırsatta önermektedir. Ayrıca Türkiye ile Avrupa-Akdeniz hava taşımacılığı anlaşmaları kapsamında hava trafik yönetimi ile havacılık emniyeti ve güvenliği alanlarında iş birliği yapma çalışmaları devam

---

<sup>170</sup> ECAA anlaşması için bkz:

[http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/international/doc/reference/background/com\\_2006\\_0113\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/international/doc/reference/background/com_2006_0113_en.pdf) (12.12.2007)

<sup>171</sup>Kasım 1995'te 12 AB üyesi ülke ve 15 Akdeniz ülkesinin Dışişleri bakanları Barselona Deklarasyonu'nu imzalamışlardır. Sosyal, İnsani ve Kültürel İşbirliği, Siyasi İşbirliği ve Güvenlik, Ekonomik ve Mali İşbirliği olmak üzere üçüncü olan bu deklarasyonla başlatılan Barselona Sürecinin amacı karşılıklı olarak birbirleri üstünde olumlu ya da olumsuz etkileri olan Avrupa Birliği ve Akdeniz Bölgesinin refah ve istikrarını güçlü bağlarla birbirine bağlayarak ortak bir refah alanı oluşturmak ve 2010 yılına kadar bir Avrupa-Akdeniz serbest ticaret alanı kurmaktır.

etmektedir. Türkiye'nin Avrupa Ortak Havacılık Sahası projesine olası katılımı da diğer bir seçenek olarak gündemdeki yerini korumaktadır.

Bölgedeki bir diğer önemli ülke Rusya ise, yalnızca komşu bir ülke olmak bakımından değil, ülkenin kendisine özgü özelliklerinden dolayı da ekonomik ve siyasi olarak öncelikli bir konumdadır. Dış hatlardaki hava trafiğinin (yolcu trafiği bakımından %75'i doğrudan AT'ye olmak üzere) genişliği göz önüne alındığında, Rusya'ya pazarları birleştirmek ve sınai potansiyeli geliştirmek amacıyla ekonomik açılma ve işbirliği geliştirmeye çalışan, çeşitli spesifik unsurlar içeren geniş kapsamlı bir anlaşma önerilmelidir. Böyle bir anlaşma, 1994 Ortaklık ve İşbirliği Anlaşması ve 2003'te duyurulan, biri Rusya ile AB arasında ortak bir ekonomik alan olmak üzere dört ortak alan yaratma amacı uyarınca imzalanacaktır. Ayrıca böyle bir anlaşma, Dünya Ticaret Örgütü'nün Rusya hükümetiyle olan görüşmelerinde belirlenen çerçevenin altındaki temel ilke olan Sibiryaya üzeri uçuş hakkı ücretlerinin feshi tartışmalarının çözümlenmesinde kolaylık sağlayacaktır.

Çin ve Hindistan, devasa nüfusları ve hızlı gelişen ekonomilerinden ötürü Topluluk politikası için hedef ülkelerdir. Benzer şekilde, Japonya ve Güney Kore de gelişmiş pazarlara sahip ülkeler olarak makbul ortaklar olarak değerlendirilmektedir.



## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### TÜRKİYE HAVA TRAFİK KONTROL HİZMETLERİ VE AB'YE UYUMU

#### 4.1. Türk Sivil Havacılık Sisteminin Gelişimi ve Yapısı

Türkiye’de 20 Mayıs 1933 yılında 2186 sayılı Kanunla Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak sivil havayolları kurmak ve taşımacılık yapmak amacıyla “Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi” kurulmuştur. Aynı yıl “Türk Hava Postaları”nın 5 uçaklık filosu ile Türkiye’nin ilk sivil hava taşımacılığı başlamıştır. 1935 yılından sonra İdare, 2744 sayılı Kanunla Bayındırlık Bakanlığına bağlanmıştır. 1938 yılında katma bütçeli bir devlet idaresi olarak 3424 sayılı Kanunla “Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü” ne dönüştürülen İdare, yeni uçaklar ile İstanbul-Ankara arasında tarifeli posta ve yolcu taşımacılığına başlamıştır. 1944 yılında uçak sayısı 28’e ulaşan İdare, 21 Mayıs 1958 tarih ve 6623 sayılı Yasa ile Türk Hava Yolları’na (THY) dönüştürülmüştür. Türkiye’nin ilk özel havayolu ise 1977 yılında kurulan Bursa Hava Yolları’dır. İstanbul-Bursa hattında tarifersiz sefer yapan şirket 1980 yılında yeterli devlet desteğini de bulamamasının sonucunda kapanmıştır.<sup>172</sup>

Dünyada sektörün hızla gelişmesi karşısında ulusal çıkarlarımızın korunması ve uluslararası ilişkilerimizin sağlıklı bir şekilde yürütülmesi amacıyla, 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı", 1987 yılında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" (SHGM) olarak günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırılmıştır. Türkiye’de sivil havacılık alanındaki en sorumlu ve yetkili otorite olan SHGM, sektörün güvenli, düzenli ve verimli bir şekilde işleyebilmesi için ülke içindeki tüm sivil havacılık faaliyetlerinin planlanmasından, koordinasyonundan ve kontrolünden sorumludur. SHGM devamlı ve hızlı bir gelişme gösteren, ileri teknolojinin uygulandığı, sürat ve emniyet faktörlerinin büyük önem taşıdığı sivil havacılık alanındaki her türlü faaliyeti ulusal çıkarlar ve uluslararası ilişkilere uygun bir şekilde düzenlemek ve esaslarını belirlemekle

---

<sup>172</sup> Metin Hassu, **Rekabet Hukuku ve Hava Taşımacılığı Sektörü**, Rekabet Kurumu Yayınları, Yayın No:0150, Ankara, 2004, s.57.

yükümlüdür.<sup>173</sup> Türkiye’de hava taşımacılığı sektörünün gelişimi 14.10.1983 tarih ve 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu’nun yürürlüğe girmesiyle birlikte hız kazanmıştır. Özellikle 1985’ten sonra THY önemli ölçüde modernizasyon ve standardizasyon çalışmaları ile birlikte filosunu geliştirerek yurt dışı hatlara yönelmiştir. Bu dönemle birlikte özel havayollarının sayısı artarken, filo kapasiteleri ve pazar payları da artış göstermiştir.

Ağustos 1990’da ortaya çıkan ve daha sonra sıcak bir savaşa dönüşen Körfez Krizi, Türk havayolu taşımacılığını da olumsuz yönde etkilemiştir. Sektör 1992 yılında tekrar kendini toplamaya başlamış ve havayolu trafiğindeki artış eğilimi 1998 yılına kadar devam etmiştir. 1983–1998 yılları arasındaki 15 yıllık bir zaman dilimi içinde sektörün %600 oranında büyüdüğü belirtilmektedir.<sup>174</sup>

Türkiye’de 1998 yılı iç hat yolcu trafiği 13 milyon ve dış hat yolcu trafiği 20 milyon civarında iken 2006 yılı iç hat yolcu trafiği 26,6 milyon ve dış hat trafiği ise 32,1 milyon olarak gerçekleşmiştir. Sektörün en büyük havayolu olan THY, 1998’de toplam 109 noktaya tarifeli ve tarifersiz sefer düzenlemiş, bu sayı 2006 yılı sonunda 231’e yükselmiştir. THY’nin 1999 yılı sonu itibariyle 74 uçak ve 11.602 koltuk kapasitesi mevcut iken 2007 yılı Mayıs ayı itibariyle, THY’nin 98 uçaklık filosu ve 17.407 koltuk kapasitesi söz konusudur.<sup>175</sup> Özel havayolu işletmelerinin Ekim 1999 tarihinde şirket sayısı 8 iken, uçak sayısı 47 ve koltuk kapasitesi 8910’dur. 2007 yılında ise özel havayolu işletmelerinin sayısı 9, uçak sayısı 105 ve koltuk kapasitesi de 20.000’e yaklaşmıştır.<sup>176</sup>

1999 ve 2000 yılları havayolu taşımacılığı açısından oldukça olumsuz geçmiştir. Yurtdışından Türkiye’ye yapılan yolcu taşımacılığındaki Türk işletmelerinin pazar payı, 1998 yılında %60’larda iken, 2000 yılında %40’lara gerilemiştir.<sup>177</sup> 2000 yılının sonlarında ve 2001 yılının başlarında yaşanan ekonomik

---

<sup>173</sup> DPT, **8. Beş Yıllık Kalkınma Planı: Havayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Ankara, 2001, ss.44–45.

<sup>174</sup> DPT, Havayolu Ulaştırması Ö.İ.K. Raporu, Ankara, s.43.

<sup>175</sup> [http://www.thy.com/tr-TR/corporate/about\\_us/fleet/index.aspx](http://www.thy.com/tr-TR/corporate/about_us/fleet/index.aspx) (23.08.2007)

<sup>176</sup> <http://www.shgm.gov.tr/doc/hyi.xls> (23.08.2007)

<sup>177</sup> Oktay Vural, **Türkiye Sivil Havacılık Endüstrisi: Ekonomik ve Yapısal Analiz Konferansı**, Yayınlanmamış Konferans Kitapçığı, Ankara, 2001, ss.50-51.

kriz havayolu sektöründe bir küçülme yaratmıştır. 11 Eylül saldırıları bu krizin etkilerini daha da artırmıştır. Havayolu taşımacılığı sektörü küresel olarak yeni bir krizle karşı karşıya kalmıştır. Bu yıllarda Türk özel havayolları, iç hat uçuşu yapan tek özel teşebbüs olan İstanbul Havayollarının kapanmasından sonra, sadece dış hat uçuşu yapan şirketlerden oluşmaktadır. Faaliyette bulunan şirketler yalnızca tarifersiz seferler düzenlemektedirler. Türk özel havayollarının turistler ve işçiler olmak üzere iki tür müşterisi bulunmakta olup, yolcularının yaklaşık %80-90'lık bölümü turistlerden oluşmaktadır.<sup>178</sup>

2003 yılından itibaren ise Avrupa havacılık sektöründe hız kazanan liberalleşme hareketleri, pazarın rekabete açılması, havayolu taşıma şirketleri arasında bayrak taşıyıcısı (Türkiye'de Türk Hava Yolları) şirketlere olan devlet desteğinin kesilmesi ve bölgesel havacılığa verilen önem Türkiye'de daha çok önem kazanmıştır. Turizm ve iç hatlarda yaşanan talebe bağlı olarak devletin de iç hat yolculuklarda bilet başına alınan bazı vergilerde indirim yapması havayolu taşımacılığına yeni bir hareket getirmiştir. Bu uygulama ile pazara birçok yeni özel hava yolu taşıyıcısı firma girmiş ve bu sektörde gerçek anlamda bir rekabet ortamı yaratılmıştır. Bunun sonucunda ise, tarifersiz taşıyıcı olarak faaliyet gösteren bazı özel havayolu işletmeleri tarifeli iç hat seferleri düzenlemeye başlamışlar ve uçak sayılarını talep ve ihtiyaç doğrultusunda arttırmışlardır.

---

<sup>178</sup> Hassu, s.58.

**Tablo 4. Türkiye’deki Mevcut Havayolu İşletmeleri ve Uçak Sayıları**

<b>Havayolu İşletmesi</b>	<b>Uçak Sayısı</b>
Türk Hava Yolları	101
Onur Hava Yolları	29
Pegasus Hava Yolları	16
Atlasjet Hava Yolları	15
Sun Express Hava Yolları	14
Fly Hava Yolları	9
Kıbrıs Türk Hava Yolları	5
Sky Hava Yolları	7
Inter Express Hava Yolları	5
İzmir Hava Yolları	3
<b>Toplam</b>	<b>204</b>

Kaynak: Havayolu işletmelerinin internet sitelerinden yararlanılarak yazar tarafından hazırlanmıştır.

Bu dönemde Dünyada sivil havacılık sektöründe büyüme oranı ortalama %5 iken, Türkiye %30’luk büyüme ile Eurocontrol ve IATA gibi uluslararası kuruluşlar tarafından, 2015 yılı için öngörülen toplam trafik artışını 2005 yılı içerisinde yakalamıştır. 2002 yılında sadece Türk Hava Yolları (THY) tarafından 2 merkezden 25 noktaya yapılan tarifeli iç hat seferleri, bugün itibariyle 5 Havayolu İşletmesi tarafından ve 7 Merkezden olmak üzere toplam 38 noktaya gerçekleştirilmektedir. Gelineen bugünkü durum itibariyle 2003 yılı ile 2006 yılı sonuna kadar iç hat yolcu taşımacılığında % 239, dış hat yolcu sayısında % 31, taşınan yük iç hatta % 106, dış hatta % 39, uçak trafiği iç hatta % 119, dış hatta ise % 31 oranında artış sağlanmıştır.

**Tablo 5. 2002–2006 Yıllarına Ait Havayolu İstatistikleri 1**

YILLAR	İŞLETİCİ SAYISI	UÇAK SAYISI	KOLTUK KAPASİTESİ	TAŞINAN KARGO(TON)	
				İÇ HAT	DIŞ HAT
2002	13	150	25.114	181.198	698.935
2003	11	162	27.124	188.936	742.255
2004	14	202	34.287	262.647	860.461
2005	16	240	38.600	315.858	933.697
2006	20	258	42.894	373.055	973.934

Kaynak: T.C Ulaştırma Bakanlığı, Ulaşımın İletişime Kalkınan Türkiye 2003–2007, Ankara, 2007, s.123

**Tablo 6. 2002–2006 Yıllarına Ait Havayolu İstatistikleri 2**

	İÇ HAT UÇAK TRAFİĞİ	DIŞ HAT UÇAK TRAFİĞİ	TRANSİT UÇAK TRAFİĞİ	İÇ HAT YOLCU SAYISI	DIŞ HAT YOLCU SAYISI
2002	157.415	218.626	155.352	8.700.839	25.054.613
2003	156.301	218.505	154.218	9.128.124	25.296.216
2004	195.935	252.786	191.096	14.438.292	30.596.297
2005	264.805	286.867	206.003	20.502.516	35.042.957
2006	343.956	286.713	221.702	28.799.878	32.884.325

Kaynak: T.C Ulaştırma Bakanlığı, Ulaşımın İletişime Kalkınan Türkiye 2003–2007, Ankara, 2007, s.123

2003 yılından itibaren bölgesel ve iç hat taşımacılığın yaygınlaşmaya başlaması ile ülkemizde mevcut bulunan 70'e yakın havaalanının hava taşımacılığına hizmet vermesi ve kapalı olan havaalanlarının tekrar hava trafiğine açılması çalışmaları devam etmektedir.<sup>179</sup>Daha önce kapatılan veya uçuş olmayan Tokat, Uşak, Sivas, Siirt, Çanakkale, Kahramanmaraş ve Adıyaman havaalanları yeniden

<sup>179</sup> Active Academy Araştırma Merkezi, "Ulaşım ve Haberleşme Sistemi AB'ye Uygun Hale Gelecek", **Interview Dergisi**, No:1, Alkım Yayıncılık, 2003.  
[http://www.makalem.com/Search/ArticleDetails.asp?nARTICLE\\_id=2753](http://www.makalem.com/Search/ArticleDetails.asp?nARTICLE_id=2753) (17.11.2006).

sivil hava trafiğine açılmıştır. Ayrıca bu dönemde yap işlet devret yöntemi ile inşa edilen yeni havalimanları ile özel sektör kaynakları ve yabancı sermaye akışı ülke ekonomisine kazandırılmıştır. Buna göre Antalya 2. Etap ve Dalaman Dış Hatlar Terminal Binası, Esenboğa Hava Limanı İç-Dış Hatlar Terminal Binası, Adnan Menderes Hava Limanı Yeni Dış Hatlar Terminali bu yöntemle inşa edilerek günümüz modern havalimanları anlayışı dâhilinde hizmete sunulmuştur. Yolcu artışlarına paralel olarak 66.710.000 olan 2002 yılı Hava Alanları Yolcu/Yıl kapasitesi; yapılan bu büyük altyapı yatırımları ile 95.080.000 Yolcu/Yıl'a çıkarılmıştır. 2002 yılında 537.940 m<sup>2</sup> olan terminal büyüklükleri, 2006 yılında 1.072.157 m<sup>2</sup>'ye yükseltilmiştir. Bu durum özellikle ülkemize uçuş yapan tarifeli yabancı havayolu şirket sayısında artışa neden olmuştur. 2002 yılında Hava Alanlarına 495 adet havayolu şirketi sefer düzenlerken, bu sayı 2006 yılında 541 adede yükselmiştir. Yine 2002 yılında ülkemize hiç seferi bulunmayan 127 yabancı hava yolu şirketi, 2006 yılında sefer düzenlemeye başlamıştır.<sup>180</sup>

#### **4.2. Hava Trafik Kontrol Hizmetlerine İlişkin Kavramlar**

Tezin bu bölümünde genel olarak hava trafik kontrol hizmetlerine ilişkin kavramlara yer verilecek ve özellikle ülkemizde çok da tanınmayan fakat özellikle Avrupa ve Amerika'da en saygın meslekler arasında yer alan hava trafik kontrolörlüğü mesleği özet bir biçimde tanıtılacaktır. Buna göre hava trafik kontrol hizmetleriyle ilgili olarak ICAO Annex 11'e göre:

**Hava Trafik Yönetimi (ATM);** tüm operasyon safhaları boyunca uçakların emniyetli ve etkin olarak hareket edebilmeleri için gerekli, ( ATS, ASM ve ATFM dâhil ) yerdeki ve havadaki fonksiyonların toplamıdır.

**Hava Trafik Hizmetleri (ATS);** uçuş bilgi hizmeti, ikaz hizmeti, hava trafik tavsiye hizmeti ve hava trafik kontrol hizmetini (saha kontrol hizmeti, yaklaşma kontrol hizmeti veya meydan kontrol hizmeti) kapsayan genel bir terimdir.<sup>181</sup>

---

<sup>180</sup> T.C Ulaştırma Bakanlığı, **Ulaşımın İletişime Kalkınan Türkiye 2003-2007**, Ankara, 2007, ss.135-136

Bkz: [http://www.ubak.gov.tr/ubak/pdf/ulasimdan\\_iletisime.pdf](http://www.ubak.gov.tr/ubak/pdf/ulasimdan_iletisime.pdf) (12.08.2007)

<sup>181</sup> ICAO, Annex 11, Air Traffic Services, 13 th edition, 2001

Uçuş Bilgi Hizmeti; Hava seyrüseferinin güven, düzen ve etkinliğini arttırmak için ihtiyaç duyulan havacılık bilgi ya da verisini sağlama hizmetidir. Bu bilgiler havacılık enformasyon genelgeleri (AIC), havacılık enformasyon yayınları (AIP) ve NOTAM'lar aracılığı ile ilgili birimlere ulaştırılır.

İkaz Hizmeti; Arama ve kurtarma yardımına ihtiyaç duyan bir hava aracıyla ilgili olarak uygun birimlere durumun bildirilmesi ve bu birimlere gerekli yardımın sağlanması hizmetidir.

Hava Trafik Tavsiye Hizmeti; IFR uçuş planına sahip hava araçları arasında, tavsiyeli hava sahasında gerekli ayırmaların sağlanmasına yönelik verilen hizmettir.

Hava Trafik Kontrol Hizmeti; hava araçları ve bu araçlar ile manevra sahasındaki mâniyeler arasındaki çarpışmaları önlemek, emniyetli, düzenli, hızlı trafik akışını sağlamak amacıyla verilen hizmettir.

- Saha Kontrol Hizmeti (ACC): Hava araçlarına, kalkış safhalarının tamamlanıp belirli bir yüksekliğe tırmanmasından, ineceği havaalanı/limanına iniş için alçalmaya başlayıp belirli bir yüksekliğe alçalmasına kadar verilen hizmettir. Türkiye'de saha (yol) kontrol hizmeti Ankara Esenboğa, İstanbul Atatürk ve İzmir Adnan Menderes (İstanbul güney sektörü olarak) havalimanlarındaki hava seyrüsefer hizmet birimleri tarafından verilmektedir.

ACC' nin bazı görevleri:

APP'nin gönderdiği kalkış trafiklerini mümkün oldukça istedikleri uçuş seviyelerine tırmandırmak, düz uçuşta olup da bir hava alanına iniş için alçalmaya başlamak isteyen hava araçlarını düşük seviyelere alçaltmak ve bunları APP frekansına göndermek, transit uçuşları hava sahasına girişinden çıkışına kadar kontrol etmek ve gerekli yönlendirmeleri yapmak, hava sahasına girecek tüm hava araçlarının bilgisini (adı, uçak tipi, seviyesi, hava sahasına giriş saati, kalkış ve iniş meydanı vs.) önceden komşu yol kontrol ünitelerinden almak, hava sahasından çıkacak hava araçlarının bilgilerini komşu yol kontrol ünitelerine vermek, bu

görevleri yaparken tüm hava araçları arasında gerekli ayırmaları sağlamak, emniyetli, düzenli ve hızlı bir trafik akışı temin etmektir.

Hava yolları ve hava sahaları: Gökyüzünde de aynı karada olduğu gibi yollar ve sahalar vardır. Hava araçları uçuşları boyunca bu hava yollarının ve sahalarının içinde kalarak uçmak zorundadır.

Kontrollü hava sahası: Boyut ve limitleri (yükseklik, genişlik, coğrafi sınır vs.) belirlenmiş ve içerisinde uçan hava araçlarına hava trafik hizmetinin (kule, yaklaşma, yol kontrol) verildiği hava sahalarıdır.

Hava yolu (AIW): Terminal sahalarını birbirine bağlayan 10 NM genişliğinde alt ve üst yüksekliği belirli koridor-yol şeklindeki kontrollü hava sahalarıdır. Havayollarında uçan hava araçlarına yol kontrol hizmeti verilir.

- Yaklaşma Kontrol Hizmeti (APP): Bir veya birden fazla Havalimanı/Meydanına iniş – kalkış yapan trafiklere alçalma / tırmanma safhasında verilen hava trafik kontrol hizmetidir. Türkiye’de yaklaşma kontrol hizmeti Esenboğa, Atatürk, Adnan Menderes, Antalya, Dalaman, Trabzon ve Adana havalimanları ile Yenişehir, Elazığ, Gaziantep, Erzurum, Kahramanmaraş ve Van Ferit Melen havaalanlarında verilmektedir.

Terminal sahası (TMA): Bir veya birden fazla havaalanının çevresinde farklı yönlerden gelen hava yollarının birleşmesi ile oluşmuş, yerden belirli bir yükseklikten başlayıp yine belirli bir yükseklikte biten sınırları belirlenmiş kontrollü hava sahalarıdır. Terminal sahasında uçan hava araçlarına yaklaşma hizmeti verilir.

- Meydan Kontrol Hizmeti (TWR): Bir Havalimanı / Meydanında uçağın park yerinden çıkıp kalkışını tamamlayana kadar ya da inişinden park yerine gidinceye kadar olan süre içerisinde verilen hava trafik kontrol hizmetidir. Türkiye’de meydan kontrol hizmeti DHMİ bünyesindeki tüm havalimanı ve meydanları ile İstanbul Sabiha Gökçen havalimanı ve Eskişehir Anadolu Üniversitesi havaalanındaki ilgili birimler tarafından verilmektedir. Ayrıca özel havacılık



faaliyetleri için Türk Hava Kurumu da Selçuk (Efes) havaalanında meydan kontrol hizmeti vermektedir.

Kontrol bölgesi (CTR): Havaalanı merkez olmak kaydı ile yerden başlayıp belirli bir yüksekliğe kadar olan, genelde silindir şeklindeki kontrollü hava sahalarıdır. Kontrol bölgesinde uçan hava araçlarına Kule hizmeti verilir.

**Hava Sahası Yönetimi (ASM);** mevcut ihtiyaçlar göz önüne alınarak, hava sahasının en etkin şekilde kullanılmasının sağlanmasına yönelik çalışmalardır.

**Hava Trafik Akış Yönetimi (ATFM);** ATC sisteminin ve/veya hava sahasının mevcut kapasitesini aşan talep olduğu zamanlarda ilgili hava trafik hizmet otoritesi tarafından uygulanan ve optimum trafik akışının sağlanmasını amaçlayan akış idare aktiviteleridir.

#### **4.2.1. Hava Trafik Kontrolörü**

Havada veya bir havaalanında yerde, hareket halinde olan tüm hava araçlarının (uçak, helikopter, balon, zeplin vs.) oluşturduğu trafiğe hava trafiği denir. Hava Trafik Kontrolörü (HTK) hava araçlarının birbirleriyle ve ayrıca bu araçların mâniyalarla (binalar, dağlar, yerdeki diğer araçlar vs) olan ayırmalarını sağlayan, hava trafiğinin öncelikle emniyetli aynı zamanda düzenli ve hızlı bir şekilde akışını düzenleyen kişidir.<sup>182</sup>

Türkiye'de bir meslek olarak Hava Trafik Kontrolörlüğü henüz yeterince tanınmamaktadır. Uluslararası araştırmalara göre HTK en stresli meslekler arasındadır. Yüzlerce insanın hayatı HTK'nün dikkatine ve vereceği talimatlara bağlıdır. HTK çok kısa süre içinde en doğru karar veren, verdiği kararı talimatları ile uygulatan, uygulamaların doğruluğunu kontrol eden kişidir ve yaptığı hataların bedeli ağırdır.

Farklı hız, irtifa ve yönlerde uçan değişik tiplerdeki uçakları, acil arıza ve çarpışma olasılıklarını göz önünde bulundurarak, kısıtlı bir hava sahasında ve

---

<sup>182</sup> James E. Turner, **Air Traffic Controller**, Arco Publications, London, 1994, s.1.

değişen meteorolojik koşullar altında emniyetle yönetebilmek, bu meslek grubunun konusuyla ilgili her kural ve ayrıntıya hâkim ve bu kuralları uygularken dikkatli ve maharetli olmasını gerektirmektedir. Radar, telsiz, telefon gibi elektronik araçlardan gelen yoğun bilgi akışını değerlendirirken, görsel bilgileri de bunlarla birleştirmek mesleğin gerekliliklerindedir.

HTK'nün verdiği hizmete Hava Trafik Kontrol hizmeti bu hizmetin verildiği yere de Hava Trafik Kontrol Merkezi (HTKM) denir. Hava trafik kontrol hizmeti Yol Kontrol, Yaklaşma Kontrol ve Meydan Kontrol olmak üzere üç üniteden verilmektedir. Hava trafik kontrolörlerinin ilgili ünitelerde bu hizmeti verme konusunda yetkili olabilmeleri için temel hava trafik eğitimlerini tamamladıktan sonra uluslararası havacılık kuralları doğrultusunda lisanslandırılması, periyodik olarak çalışılan üniteye derecelendirilmesi ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nca yayınlanan ICAO Annex 1'e göre sağlık muayenelerinin yapılması gerekmektedir. ICAO'nun Hava Trafik Kontrolörlerinin lisanslandırılmasını da içeren Annex 1 Personel Lisanslandırması'nın 1988'deki basımından bu yana geçen 20 yıllık süreçte Avrupa hava sahasında önemli bir trafik artışı olmuştur. Söz konusu tarihten itibaren ilgili Annex'te değişiklikler yapılmakla birlikte, temel lisanslandırma ve derecelendirme prosedürleri değişmemiştir. Gelişen yeni teknoloji ile birlikte trafikteki artış daha karmaşık hava trafik kontrol prosedürleri gerektirdiği gibi daha ileri kontrol tekniklerini kullanabilen uzman hava trafik kontrolörleri ihtiyacını doğurmuştur. Bu bağlamda hava trafik hizmetlerinin sağlanmasında gerekli olan gelişmiş hava trafik kontrol sistemleri ve ilgili kontrol prosedürlerini uygulayabilecek hava trafik kontrolör becerilerini karşılayacak gerekli lisanslandırmayı sağlamak için Avrupa Birliği'ne üye bütün ülkelerde geçerli olacak bir ortak Avrupa Hava Trafik Kontrolör lisansı geliştirilmiştir.

ESARR 5 (emniyet ile ilgili konularda sorumlu tüm hava trafik yönetim personeli için genel emniyet gereklilikleri) kapsamında tüm sivil ve askeri trafiğe hizmet veren sivil ve askeri hava trafik kontrol personelinin lisanslandırılmasına yönelik Eurocontrol tarafından "European Manual of Licensing-Air Traffic Controllers" ilgili ülkelere lisanslandırma konusunda rehber olma amacıyla

yayınlanmıştır. Bu doküman hava trafik kontrol adaylarının seçimi, eğitimi ve lisanslandırılmaları konusunda izlenecek prosedürleri açıklamaktadır.<sup>183</sup>

Hava trafik kontrolör adaylarının seçiminde aşağıdaki şartların ilgili ulusal sivil havacılık otoritesi tarafından belirlenmesi gerekmektedir:

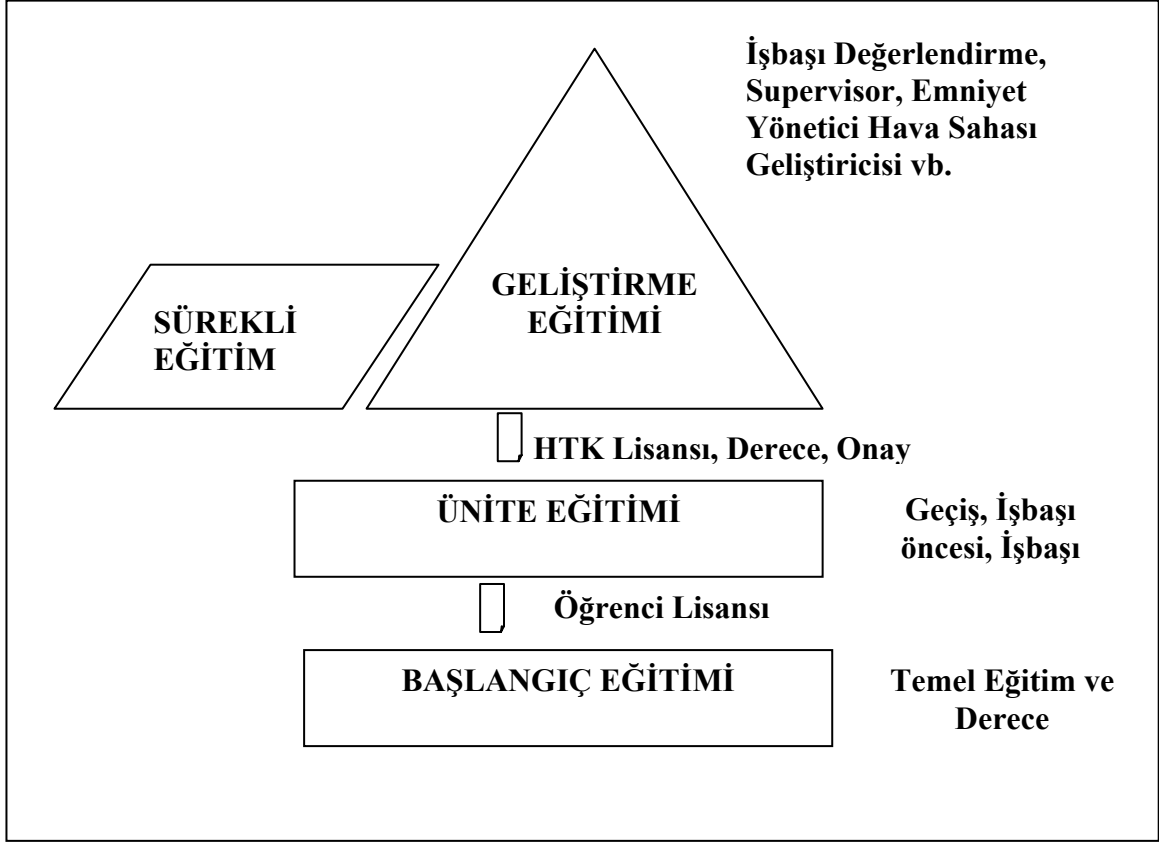
- Hava trafik kontrolörlüğü eğitimine başlamak için maksimum ve minimum yaş
- Gerekli akademik seviye
- Yetenek testi
- Tıbbi gereklilikler
- Dil gereklilikleri

Hava trafik kontrolörlüğü eğitimi için Eurocontrol EATM kapsamında eğitimde ortak içerikleri belirlemek üzere insan kaynakları ekibi ve onun alt grubu olarak TF-CCC (Task Force Common Core Content) oluşturulmuştur. TF-CCC HTK eğitiminde eğitimi aşamalara böler. Başlangıç eğitimini başarıyla tamamlayan aday öğrenci hava trafik kontrolörü lisansı almaya hak kazanır. Ünite eğitimi kapsamında, işbaşı eğitimcisinin gözetiminde işbaşı eğitimini tamamlayan öğrenci hava trafik kontrolörü ilgili ünitenin gerektirdiği derece (rate) onayıyla hava trafik kontrolörü lisansını almaya hak kazanır. Şekil 4’de Eurocontrol tarafından yayınlanan Hava Trafik Kontrolörleri Temel Eğitimi ve Eğitim Planlarında yer alan eğitim aşamaları gösterilmiştir.

---

<sup>183</sup> Öznur Usanmaz ve Uğur Turhan, Havacılık Emniyeti ve Hava Trafik Kontrolörü Eğitimi, Ulusal Havacılık Sempozyumu, İstanbul Teknik Üniversitesi, 2005, ss.2-3.

**Şekil 4. ATCO Eğitiminin Aşamaları**

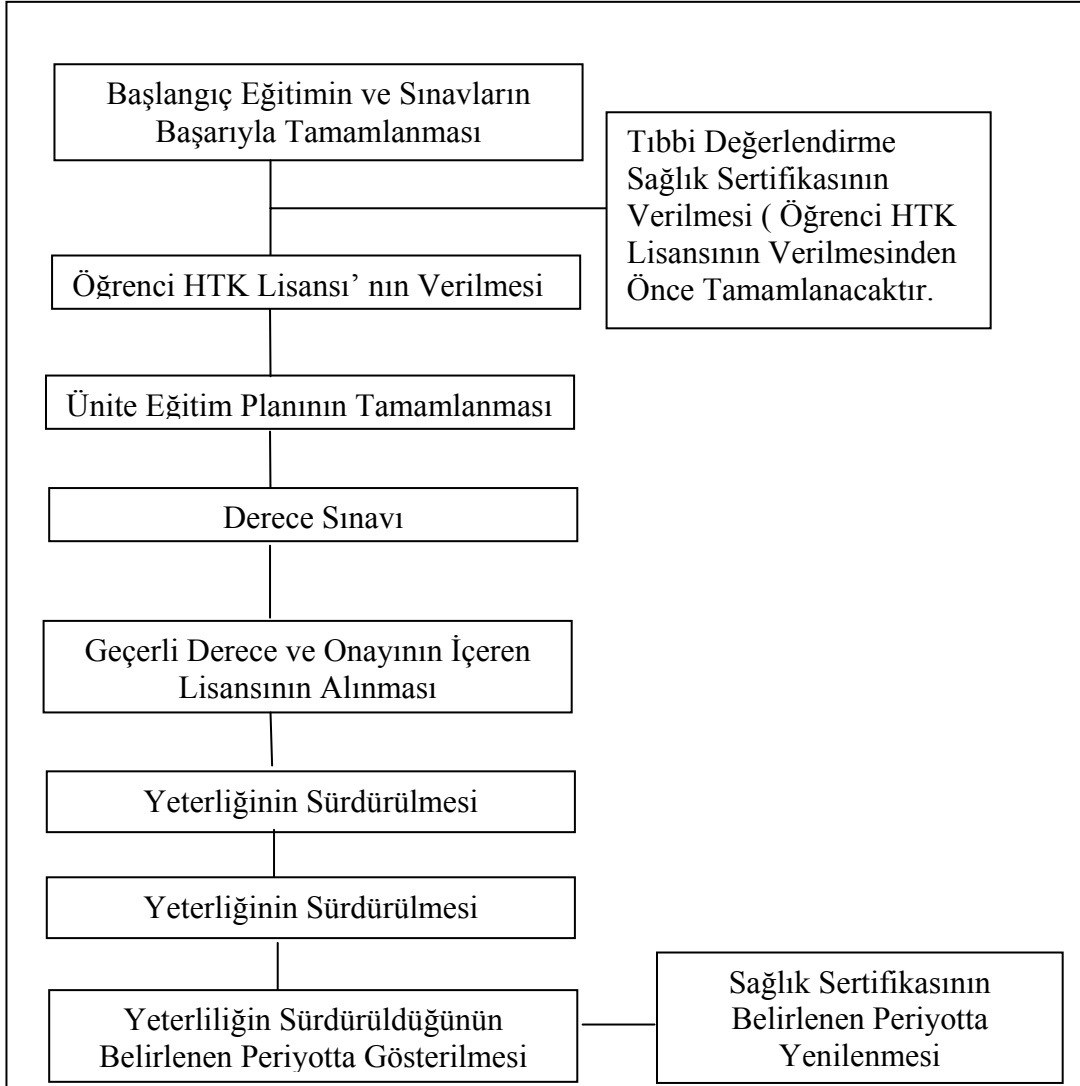


Kaynak: EUROCONTROL, Guidelines for CCC and Training Objectives for ATCO Training Phase-1 Revised, 2001

Hava Trafik kontrolör lisansı, lisans sahibi olan kişinin hava trafik kontrol hizmeti sağlama vasfına sahip olduğunu gösterir. Öğrenci hava trafik kontrolörü lisansları, onaylı bir başlangıç hava trafik kontrol eğitimini başarıyla bitirmiş ve hava trafik kontrolörü lisansı almak için ünite eğitimi alacak olan potansiyel hava trafik kontrolörlerine verilir. Bir öğrenci hava trafik kontrolör lisansı; sahibinin bir işbaşı eğitmeninin gözetimi altında, çalışma ortamında eğitim görmesine olanak sunar.<sup>184</sup> Lisanslandırma ve Derecelendirmeye yönelik akış şeması Şekil 5’de gösterilmiştir.

<sup>184</sup> Öznur Usanmaz ve Mustafa Malkoç, “Hava Trafik Kontrolörlerinin Lisanslandırılması Konusunda Mevcut Uygulama ve Yeni Düzenlemeler” , Ulusal Havacılık Sempozyumu, İstanbul Teknik Üniversitesi, 2005, ss.5-6.

**Şekil 5. Öğrenci ve Hava Trafik Kontrolör ( HTK) Lisanslandırması Akış Şeması**



Kaynak: EUROCONTROL, European Manual of Personnel Licensing\_Air Traffic Controllers, 2004

Türkiye’de hava trafik kontrolörlüğü mesleği mevzuat olarak, Ulaştırma Bakanlığı tarafından 26420 sayılı Resmi Gazete’de 31 Ocak 2007 tarihinde yayınlanan “HAVA TRAFİK KONTROL HİZMETLERİ PERSONELİ LİSANS VE DERECELENDİRME YÖNETMELİĞİ (SHY 65–01)” kapsamında düzenlenmiştir. Yönetmeliğin birinci maddesine göre bu Yönetmelik, hava trafiğinin emniyetli, düzenli ve hızlı akışını temel alan hava trafik kontrol hizmetlerinin etkinliği, Türkiye hava sahası, hava liman ve meydanlarında çalışmakta olan sivil hava trafik kontrol

hizmetleri personelinin sahip olması gereken sağlık, eğitim ve uzmanlık şartlarının belirlenmesine, lisans, sertifika ve derecelerinin verilmesine, muhafaza edilmesine, yenilenmesine, süreli olarak askıya alınmasına veya süresiz olarak iptal edilmesine ilişkin esasların düzenlenmesi ve emniyet standartlarının muhafaza edilerek geliştirilmesini sağlamak amacıyla hazırlanmıştır. Üçüncü maddeye göre yönetmelik 18.11.2005 tarihli ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanununun 4 ve 22'nci maddeleri ile 14.10.1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 41 ve 46'ncı maddelerine dayanılarak, ICAO Chicago Sözleşmesinin 1. eki ve EUROCONTROL Teşkilatı tarafından yayımlanan ESARR-5 Hava Trafik Kontrolörleri Avrupa Lisanslandırma düzenlemesine paralel olarak düzenlenmiştir.

Türkiye'de HTK olabilmek için iki seçenek vardır. Türkiye'de HTK yetiştiren tek üniversite Eskişehir Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu'na bağlı Hava Trafik Kontrolörlüğü bölümüdür. Hava Trafik Kontrol Bölümü'ne 10 öğrenci ön kayıt, özel yetenek sınavları, sağlık kontrolü ve sözlü sınavdan oluşan bir dizi aşamadan sonra alınmaktadır. Bölümün eğitim süresi 1 yıllık İngilizce hazırlık sınıfı ile birlikte 5 yıldır. Mezun olabilmek için tüm lisans öğrencilerinin ayrıca yaz stajlarını yapmaları gerekmektedir. Bu staj en az 20 iş günü olmak zorundadır. Staj sonunda hazırlanan raporun staj süresince edinilen uygulama deneyimini ve havacılık eğitimi süresince edinilen bilgileri yansıtmaları gerekmektedir. Sivil havacılık yüksek okulundan mezun olan öğrenciler, daha sonra yetkili sivil havacılık otoritesi tarafından düzenlenen hava trafik kontrolörü lisans sınavına girip bu lisansını aldıktan sonra kamu istihdam politikasına uygun olarak seyrüsefer hizmet sağlayıcı tarafından, SHY 65–01 kapsamında “Asistan Hava Trafik Kontrolörü” olarak açılan kadrolar doğrultusunda istihdam edilirler.

Türkiye'de HTK olabilmek için bir diğer seçenek ise Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün dönem dönem açtığı kurslardır. Bu kurslar SHY 65–01 kapsamında düzenlenmek ve ilgili yönetmeliğin maddelerine uygun olmak zorundadır. Bu kurslara katılabilmek için merkezi olarak yapılan devlet memurluğu sınavından (KPSS) yüksek bir puan almak, iyi derecede İngilizce bilmek,

en az 4 yıllık fakülte mezunu olmak ve 25 yaşından gün almamış olmak gibi genel şartlar vardır. Bu özellikleri taşıyan ve kursa katılmak isteyenler bir dizi mülakata tabi tutulduktan sonra aralarında başarılı olanlar “Stajyer Hava Trafik Kontrolörü” olarak istihdam edilirler ve ortalama 1 yıllık yoğun bir hava trafik kontrolörlüğü eğitiminden geçerler. Eğitim süresince stajyer kontrolörler hava trafik yönetimine yönelik, uzman ve tecrübeli eğitimciler tarafından yoğun bir teorik ve radar simülasyonlarıyla pratik eğitime tabi tutulurlar. Aday kontrolörler bu eğitim sürecinin her aşamasında yapılacak olan sınavlardan başarılı olmak zorundadır. Herhangi bir aşamada teorik ya da pratik sınavlarda başarısız olan aday eğitime devam edemez ve kurumun başka birimlerinde görevlendirilmek üzere kurstan ayrılır. Eğitim süresince girdiği ara sınavlarda ve eğitim sonunda yapılan lisans sınavında başarılı olarak hava trafik kontrolörü lisansı almaya hak kazanan aday, lisans sahibi olan fakat derecesi olmayan asistan hava trafik kontrolörü olarak ilgili birimde görevine başlar. Ancak burada da öncelikle görev yapacağı ünitenin özelliklerinin (hava sahası yapısı, yaklaşma usulleri, koordinasyon, anlaşma mektupları vs) anlatıldığı bir ön işbaşı eğitim programına alınır. Bu eğitimin süresi ünitenin özelliklerine ve eğitim programının içeriğine göre değişiklik gösterebilmektedir. Bu eğitimde esas amaç belirlenen eğitimciler tarafından verilen mahalli esaslı, pratiğe yönelik, kazanılmış bilgi ve pratiğin asistan kontrolör tarafından gerçek trafik ortamına başarıyla taşınmasını sağlamaktır. Bu eğitimlerden geçen öğrenci hava trafik kontrolörü gireceği ilk derece (rate) sınavından sonra yetkili hava trafik kontrolörü olarak derece aldığı ünitelerde çalışma hakkına sahip olur. Burada bahsedilen ön işbaşı eğitim programı ve derece alma süreci sivil havacılık okulu mezunu öğrenciler için de geçerlidir. Derece (rate) sınavları hava trafik kontrolörlerinin teorik bilgilerini ölçmek ve değerlendirmek bağlamında ilgili otorite tarafından her sene yapılmaktadır.

SHY 65-01’e göre hava seyrüsefer hizmet sağlayıcı tarafından düzenlenen hava trafik kontrol kursunu bitiren hava trafik kontrolörleri ile hava trafik kontrol eğitimi veren yükseköğretim kurumlarına ait diplomasını ibraz eden adaylara, işbaşı eğitimcisi gözetiminde, derece ve lisans almak amacıyla canlı trafik ortamında eğitim yapabilmeleri için hava seyrüsefer hizmet sağlayıcı tarafından öğrenci hava trafik

kontrolörü sertifikası verilir. Canlı trafik ortamında eğitim alacak adayların öğrenci hava trafik kontrolörü sertifikasının bulunması zorunludur.

AB’de amaç bilindiği üzere herhangi bir konuda en ilerideki ve gelişmiş ülkelerin standartlarına ulaşabilmektir. Türkiye’de genel olarak hava trafik kontrolörlüğü eğitimi hem Sivil Havacılık Yüksekokulu’nda hem de DHMİ’de uluslararası antlaşmalar doğrultusunda AB ve ICAO standartlarında verilmektedir. Ancak öğrenci ve aday kontrolörlerin seçimi aşaması gelişmiş ülkelerin gerisinde görünmektedir. Avrupa’nın gelişmiş ülkelerinde ve EUROCONTROL’de hava trafik kontrolörü olabilmek ve özellikle seçim aşamasında konuyla ilgili karmaşık sınavları geçebilmek oldukça zordur. Örneğin Eurocontrol Maastricht Saha Kontrol merkezinde hava trafik kontrolörü olabilmek için genel şartların sağlanması haricinde, içinde çeşitli yeteneklerin ölçümünü içeren 2 aşamalı bir testten geçmek gerekmektedir.<sup>185</sup> Testin ilk aşaması İngilizce dil kullanımı, mantık aritmetiği, hızlı karar verme, hafıza, mantıklı karar verme, görsel algılama yeteneği, dikkat ve çevreye uyum-alışma gibi temel yeteneklerin ölçümünü kapsamaktadır. İkinci aşamada ise birinci aşamada ölçülen yeteneklerin iş ortamının karmaşıklığında kullanılıp kullanılmayacağı, eğitilebilirlik, işbirliği, stres yönetimi gibi kavramların ölçüldüğü bir kişilik anketi uygulanır. Bu aşamaları aktif olarak çalışan kontrolörlerin, psikologların, eğitim ve insan kaynakları uzmanlarının katıldığı mülakat aşaması takip eder. Mülakat kurulunun asıl amacı adayın hava trafik kontrolörü olma isteğinin ölçülmesidir. Ayrıca özgeçmiş, eğitim, iş ve staj tecrübesi, genel kariyer beklentileri, meslekle ilgili kişisel düşüncelerin ve adayın boş zamanlarını nasıl değerlendirdiği ile ilgili sorular da mülakatta yer alır. Mülakat kurulu son olarak iş motivasyonu, genel motivasyon, dayanışma, stresle başa çıkabilme konularında adayın uygunluğunu değerlendirerek seçim aşamasını tamamlar. Eurocontrol bu seçim aşamasında %6 kuralını uygular. Buna göre 6 kişilik bir kontrolör ihtiyacı olduğunda sınava 100 kişi çağrılır bu 100 kişi arasından ancak 6 kişi yukarıda bahsedilen aşamaları geçerek kontrolör eğitimi almaya hak kazanır. Örneğin Eurocontrol 2007 yılında 24 öğrenci kontrolör alımını 400 kişi arasından

---

<sup>185</sup> [http://www.eurocontrol.int/muac/public/faq/jobs\\_faq.html#qa06](http://www.eurocontrol.int/muac/public/faq/jobs_faq.html#qa06) ( 01.08.2007)



yapmıştır. Eurocontrol tarafından verilen hava trafik kontrolörlüğü eğitimi 2,5 yıl sürmektedir.

Eurocontrol hava trafik kontrolörü seçiminde diğer ülkelerin kullanabileceği ve yukarıda anlatılan test aşamalarına benzeyen bir süreci kapsayan FEAST (First European Air Traffic Controller Selection Test) adı verilen bir test geliştirmiştir. 2007 yılı itibariyle Eurocontrol'e üye 38 ülke sivil ve askeri hava trafik hizmet sağlayıcısından 21 tanesi hava trafik kontrolörü seçiminde bu testi uygulamış ve 9000 aday arasından yaklaşık 600 adet aday hava trafik kontrolörü istihdam etmiştir. Test hava trafik kontrolörü istihdam eden kurumlara daha kaliteli personel seçimi avantajı doğrultusunda seçim aşamasından sonraki eğitim sürecinde oluşabilecek başarısızlıkları minimize etmekte ve etkin bir maliyet yönetimine de yardımcı olmaktadır.<sup>186</sup>

#### **4.2.1.2. Hava Trafik Kontrolörlerinin Çalışma Şartları**

Türkiye'de 24 saat trafiğe açık havalimanlarında; hava trafik hizmeti bayram, yılbaşı, sokağa çıkma yasağı, deprem vs. demeden yılın 365 günü 24 saat kesintisiz olarak devam eder.

Örnek olarak İzmir Adnan Menderes Havalimanında;

Bu kesintisiz hizmetin verilebilmesi için bir ATCC'de 4'lü ekip nöbet (vardiya) sistemi ile çalışılır. Gündüz nöbeti sabah 08.30'dan akşam 20.30'a kadar 12 saat, gece nöbeti 20.30'dan sabah 08:30'a kadar 12 saattir. Bir gün gündüz nöbetinde çalışan ekip ertesi gün gece nöbetine gelir. Gece nöbetinden sonraki 2 gün (gece nöbetinden çıktığı gün ve ertesi günü) istirahat eder. İstirahat bitimi tekrar gündüz nöbetine gelir. Bu çalışma sistemi ile bir kontrolör ayda 8 gündüz, 8 gece nöbeti tutar ve aylık çalışma saati 192 saattir ve bu rakam uluslararası standartların üzerindedir. Normal mesaide 08:30 - 17:00 saatleri arası haftanın beş günü çalışan bir memurun

---

<sup>186</sup>Eurocontrol, **Skyway**, The EUROCONTROL Magazine, Volume 11, Number 46, Autumn/Winter 2007, s.111

aylık çalışma saati ise 182 saattir. APP ve ACC' de bir ekip ortalama gündüz nöbetlerinde 16 kişiden, gece nöbetlerinde 12 kişiden; İzmir Kule 4 kişiden oluşur. Nöbet süresi içinde 2 saat çalışılıp 2 saat istirahat edilir. 12 saatlik gündüz nöbetinde bir HTK yaklaşık 6 saat radar başında çalışır, kalan 6 saat istirahat ve yoğun trafiği olan arkadaşlarına yardım ile geçer. Nöbet içindeki çalışma saatleri ekipteki kontrolör sayısına ve trafik yoğunluğuna göre artış gösterebilmektedir. Avrupa Birliği'ne üye birçok ülkede de vardiya saatlerinde küçük farklılıklar olmak üzere çalışma sistemi bu şekilde uygulanmaktadır. Ancak İngiltere, İspanya, İtalya, Almanya gibi gelişmiş ülkelerde hava trafik kontrolörlerinin haftalık çalışma saati Türkiye'den düşüktür.

Vardiyalı çalışma sistemi kıtalararası uçuşlarda yolcu ve mürettebatın bir dizi bedensel ve bilişsel bozukluklar yaşamasına neden olan jet-lag tablosunun benzerinin HTK'lerinde de görülmesine sebep olmaktadır. Bu, shift-lag sendromudur ve belirtileri jet-lag ile aynı olup, ciddi performans bozukluklarına yol açabilmektedir.<sup>187</sup>Bu bağlamda hava trafik kontrolörleri sadece lisans alma sürecinde değil her sene derece alma sınavlarından önce de, tam teşekküllü bir hastaneden ICAO Annex 1 sağlık gerekliliklerini karşılayan bir kurul raporu almak zorundadır.

Stoynev tarafından Bulgaristan'da yapılan bir araştırmada sürekli olarak rotasyona uğrayanlarda, vardiyalı işin HTK'lerde nabız, kalp basıncı, ağız içi ısısı, fiziksel ve mental performans üzerine etkisi test edilmiştir. 24 saat kayıt tutularak sabah, öğleden sonra ve gece vardiya dönüşümlerinde HTK'lar düzenli olarak ölçüme tabi tutulmuştur. Ölçüm kayıtları 4 saatlik bazda sabah öğleden sonra ve gece dönüşümlerinde yapılmıştır. Sonuçlar göstermiştir ki vardiya dönüşüm sistemi, deneye katılanlarda dissekronizasyona ve ritim bozukluklarına sebep olmamış sadece kısmi nabız bozukluğu ve ağız içi ısısında değişikliklere sebep olmuştur.<sup>188</sup>

---

<sup>187</sup>Allene J. Scott, "Shift Work And Health", **Primary Care: Clinics in Office Practice**, Volume 27, Issue 4, ss. 1057-1078.

<sup>188</sup>Stoynev A. G. ; Minkovan. K., "Effect of forward rapidly rotating shift work on circadian rotating shift work on circadian rhythms of arterial pressure, heart rate and oral temperature in air traffic controllers", **Occupational medicine**, Vol 48, Londra, 1998, ss.75-79

Hava trafik kontrolörleri için mevcut sistemle çalışmanın yarattığı bir diğer kavram strestir. Yapılan araştırmalar hava trafik kontrolörlerinin yaşadığı stresin esas olarak mesleklerinin kendisinden ve kurumsal yapılanmadan kaynaklandığını göstermektedir. İlk durumu oluşturan en önemli etkenler aşırı yoğun trafik, kısıtlı zaman, kuralların uygulanması sırasında doğan ihtilafların çözülmesi ve ekipmandan doğan kısıtlamalardır. Kurumsal yapılanmayla ilişkili etkenler ise vardiya programı (özellikle de gece mesaisi), görev anlaşmazlıkları, elverişsiz çalışma koşulları ve iş üzerindeki denetim eksikliğidir.<sup>189</sup>

İtalyan HTK üzerinde yapılan bir çalışmada, iş stresi başlıca beyinsel yüklenmeye bağlı görünmektedir ki bu zaman baskısı ve yüksek sorumluluk durumunda daha da artmaktadır. Vardiyalı çalışma sistemlerinde uygulanan iyi vardiya programları sayesinde fazla stresli görülmedikleri, en çok şikâyet edilen unsurların sindirim, nörofizik ve kardiyovasküler sistemlerle bağlantılı olduğu, bununla beraber toplumun genelinde kaydedilene benzer veya daha az sıklıkta görüldüğü, saha kontrol merkezlerindeki HTK'in TWR'dekilerden biraz daha fazla sağlık şikâyetleri sergilediği ve aynı durumun radar karşısında çalışan HTK ile radarda çalışmayan HTK ile de karşılaştırıldığında önemli oranda arttığı belirtilmektedir.<sup>190</sup>

#### 4.2.1.4. Hava Trafik Hizmetlerinde İletişim

HTK ile pilot arasında çoğu sayılardan oluşan, konuşmaların hepsi İngilizce yapılan kısaltılmış bir dil vardır. Phraseology (firezyoloji) adı verilen bu dil dünyanın her yerinde geçerlidir. Olağanüstü veya acil durumlarda firezyoloji dışında konuşmalar da yapılabilmektedir. Özellikle bu tip durumlarda sorunların anlaşılması ve çözümü aşamasında genel İngilizce bilgisi çok büyük önem taşımaktadır.

---

<sup>189</sup>Giovanni Costa, **Occupational stress and stress prevention in air traffic Control**, ILO Working Paper, International Labour Office, Geneva, 1995, ss.2-3.

<sup>190</sup>Giovanni Costa, "Working and Health Conditions of Italian Air Traffic Controllers", **International Journal of Occupational Safety and Ergonomics**, 2006, ss.365-382.

Stresli durumlarda dahi doğru karar verebilme, talimatları verirken iş arkadaşlarına ve pilotlara güven hissettirebilme, doğru iletişimi kurabilme gibi özelliklerin en iyi düzeyde olabilmesi ve aynı zamanda yakın geçmeler veya kazaları engellemek için HTK'lerinin İngilizce bilgilerinin olabildiğince iyi olması gerekmektedir.

Eurocontrol; HTK' nün İngilizceyi kullanma becerisini ölçmek maksadıyla PELA (Proficiency Test In English Language For Air Traffic Controllers)<sup>191</sup> isminde bir test hazırlamıştır. Testin içeriği; olağanüstü durumlarda anlaşılır mesajları verebilme, stres altındayken basit ve açık dille haberleşmeyi sağlama, pilot mesajlarını doğru anlama ve uygun cevaplar verme, ICAO teknik terim kalıplarına sıkı bağlılık, haberleşme sırasında yanlış anlamaları çözümlenebilme yeteneğinin ölçülmesidir. Hava trafik kontrolörlerinin ICAO tarafından dil yeterlilik seviyesi olarak belirlenmiş olan Seviye 4-Operasyonel düzeyinde İngilizce bilmeleri 5 Mart 2008 yılından itibaren zorunlu hale gelecektir.<sup>192</sup> Bu zorunluluk sadece HTK'leri için değil pilotlar için de geçerli olacaktır. Bu konuda Avrupa Birliği de bir takım zorunluluklar getirmiştir. Buna göre 17 Mayıs 2010 tarihi itibarıyla tüm üye ülke hava trafik kontrolörleri ve öğrenci hava trafik kontrolörü lisansı sahipleri İngilizce yeterlilik bilgilerini ispatlamak zorunda olacaklardır.<sup>193</sup> Eurocontrol bu doğrultuda kullanıcılardan da gelen taleplerle birlikte PELA testini biraz daha geliştirerek halen operasyonel olarak çalışan hava trafik kontrolörlerinin ICAO Seviye 4 (Operational) ve Seviye 5 (Extended) düzeyindeki İngilizce bilgilerini ölçmek için ELPAC (A Test for Air Traffic Controllers to meet ICAO Language Proficiency Requirements) testini geliştirmiştir.<sup>194</sup> Test dinleme ve konuşma yeteneğinin ölçülmesini kapsayan iki bölümden oluşmaktadır. 6 Eylül 2007 itibarıyla Eurocontrol testin kullanımını Eurocontrol ve ECAC'a üye ülke sivil havacılık otoriteleri ve hava seyrüsefer hizmet

---

<sup>191</sup> Bkz: [http://www.eurocontrol.int/humanfactors/public/standard\\_page/Pela.html](http://www.eurocontrol.int/humanfactors/public/standard_page/Pela.html) (21.07.2007)

<sup>192</sup> Bkz: ICAO Annex 1 Personnel Licensing Chapter 1, paragraph 1.2.9, Appendix 1 and Attachment 1 to Annex 1 Holistic Descriptors and Rating Scale (Hava Seyrüsefer Konseyinin 5 Mart 2003 tarihli kararı)

<sup>193</sup> **Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi**, 27.04.2006, L114, AnnexIII (European Parliament Directive on the Community ATC Licence)

<sup>194</sup> Ayrıntılar ve test örnekleri için bkz. [www.elpac.info](http://www.elpac.info)

sağlayıcılarına resmi olarak sunmuştur.<sup>195</sup>Şu an 22 ülke Eurocontrol ile ELPAC Lisans Sözleşmesi imzalamış ve 4 ülke bu testi uygulamaya koymuştur.

### **4.3. Türkiye ve Bazı AB Üyesi Ülke Hava Trafik Kontrol Hizmet Sağlayıcıları**

Tezin bu bölümünde Türkiye’de ve Avrupa Birliği’ne üye ülkelerde hava trafik kontrol hizmeti görevini yerine getiren ve genel olarak hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları olarak adlandırılan kurumlar bazı önemli ve yeni üye (Bulgaristan ve Romanya) ülkeler bazında incelenecektir. İnceleme kapsamında bu kurumların idari yapılanmaları, mevcut ve geleceğe yönelik yatırım planları, HTK personel sayıları, hizmet verdikleri trafik sayıları vb. konularda özet bilgiler verilecektir.

#### **Türkiye: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI)**

Türkiye Havaalanlarının işletilmesi ile Türkiye Hava sahasındaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolü görevi, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürlüğüne yerine getirilmektedir. Türk Sivil Havacılık sektörünün altyapısını oluşturan tesis ve donanımıyla, 1933 yılından bu yana değişik isim ve statülerle hizmetlerini yürütmekte olan kuruluş, 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Ana Statüsü çerçevesinde 1984 yılından itibaren faaliyetlerini Kamu İktisadi Teşebbüsü olarak sürdürmektedir.

Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürlüğü; tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk, sorumluluğu sermayesi ile sınırlı, Ulaştırma Bakanlığı ile ilgili ve en son hukuki düzenlemeyle hizmetleri imtiyaz sayılan bir Kamu İktisadi Kuruluşudur (KİK).

Kuruluşun Ana Statüsü ile belirlenen amaç ve faaliyet konuları ise;

---

<sup>195</sup> IANS Institute of Air Navigation Services, **ELPAC**, Eurocontrol Brochure, Luxembourg, 2007, ss.4-5

- Sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, havaalanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasını sağlamaktır.

Bugün Kuruluşun, hava alanı işletmeciliği ve seyrüsefer hizmetlerinin ifası için oluşturduğu alt yapı kapsamında;

- Türk Hava Sahasında 53.793 Km. kontrollü bir uçuş yolu ağı,
- 2 Adet Saha Kontrol Merkezi (ACC)
- 15 adet Yaklaşma Kontrol Merkezi (APP)
- 32 Adet Meydan Kontrol Kulesi (TWR)
- 2 Adet Uçuş Bilgi Merkezi (FIC)
- 13 Adet Havacılık Bilgi Hizmet Birimi (Enformasyon),
- 1 Adet Uluslararası NOTAM Ofisi,
- 34 Adet Arama- Kurtarma Ünitesi,
- 1 Adet Uluslararası Haberleşme Merkezi bulunmaktadır.

Türk hava sahasını kullanan tüm hava taşıtlarına güvenilir bir hava trafik hizmetin verilebilmesi için DHMİ ayrıca Hava Seyrüsefer Yardımcı Sistemleri temin ve tesis etmektedir. Bu kapsamda, Ülkemiz hava sahasında uçuş emniyetini sağlamak amacıyla toplam 207 adet seyrüsefer yardımcı cihazı,<sup>196</sup> toplam 18 adet de radar istasyonu mevcuttur.

Önceki bölümlerde verilen istatistiklerde de görüldüğü üzere her geçen yıl düzenli bir biçimde artan hava trafiği doğrultusunda ülkemizdeki mevcut hava trafik yönetimi teknolojik alt yapı ve sistemlerinin özellikle önümüzdeki dönemde ihtiyaçlara cevap veremeyeceği öngörülmektedir. Bu bağlamda Türkiye hava seyrüsefer hizmet sağlayıcısı DHMİ bu ihtiyaçları karşılayabilmek için ve Avrupa Birliği-Eurocontrol standartları ile Tek Avrupa Seması-SESAR programına uyum

---

<sup>196</sup> Bu cihazlar hava araçlarına yön tayininde yardımcı olan VOR (VHF Omnidirectional Range) ve NDB (Non-Directional Beacon), mesafe bilgisi veren DME (Distance Measuring Equipment) ve hava araçlarının görüş şartlarının kötü olduğu durumlarda dahi piste güvenli bir biçimde inmelerine yardımcı olan ILS (Instrumental Landing Systems) cihazlarıdır.

kapsamında bir takım teknolojik alt yapı projeleri gerçekleştirmektedir. Bu projelerden en önemlisi SMART (Systematic Modernization of Air Traffic Management Resources in Turkey) yani Türkiye'deki Hava Trafik Yönetim (ATM) Kaynaklarının Sistematik Modernizasyonu projesidir.

Türkiye Hava Sahası halen iki FIR'dan (Ankara ve İstanbul) oluşmakta olup saha kontrol hizmeti Ankara ve İstanbul ACC'den ( ayrıca İstanbul'un güney bölgesi olarak Adnan Menderes APP'den) verilmektedir. Eurocontrol'un Avrupa ülkelerinde uygulamaya koyduğu tek hava sahası konseptine uygun olarak yaptığı tavsiyeler doğrultusunda SMART Projesi kapsamında, iki FIR'dan oluşan Türkiye hava sahası tek hava sahasına dönüştürülecek ve Esenboğa Hava Limanında kurulacak olan Ankara ACC, bütün Türkiye hava sahasının tek bir merkezden idare edilebilmesini sağlayacak; İstanbul, A.Menderes, Antalya, Dalaman ve Bodrum da kurulacak olan Yaklaşma Kontrol Ofisleri FL245'e kadar hizmet verecektir. Ankara ACC ya da diğer APP'larda meydana gelebilecek büyük bir arızada ATC Merkezleri birbirlerinin yedeği olarak hizmete devam edebilecek kabiliyette olacaktır. ATC'lere bu imkânın kazandırılabilmesi amacıyla radar sensör verileri, Yer/Yer ve Hava/Yer muhabere imkânlarının büyük bir network ile bütün ATC Merkezlerine ulaştırılabilecektir.

SMART projesinin amaçları:<sup>197</sup>

- Yeni teknoloji ile Kontrolör iş yükünü azaltmak,
- ATC Hizmetinde kalite ve uçuş emniyetine yönelik tedbirleri artırmak,
- ATC Otomasyon ve fonksiyonlarında çağı yakalamak,
- Hava trafik yönetim sistemini Sivil Hava Trafik Kontrol kapsamında uluslararası veri paylaşımına açık hale gelmek,
- AB Tek Avrupa Seması, Hava Sahasının Esnek Kullanımı (FUA) konseptine uyum,
- Önemli bir unsur olan gelişmiş recording & playback fonksiyonuna sahip olmak, şeklinde özetlenebilir.

---

<sup>197</sup> DHMİ Hava Seyrüsefer Daire Başkanlığı, SMART Sunusu, Ankara  
Bkz. <http://www.ans.dhmi.gov.tr/TR/ATCTR/proje/Tampsunusu.pdf> (21.08.2007)

SMART projesine; ülke ekonomisine yapacağı olumlu katkı düşüncesi ve komşu ülkelerin (Yunanistan, Bulgaristan, Macaristan, Kıbrıs, Romanya, Slovakya ve Çek Cumhuriyeti) hava sahaları ile ilgili olarak yaptıkları modernizasyon çalışmaları da irdelenerek başlanılmıştır. Konu edilen projenin yatırım giderlerinin Türkiye'nin üyesi bulunduğu EUROCONTROL teşkilatından kullanıcılar vasıtasıyla, geri dönüşümünün sağlanacak olması, hem Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğüne hem de ülke hazinesine maddi bir külfet getirmeyecektir.<sup>198</sup> Hava Trafik Kontrolörlerinin eğitimini de içinde barındıran SMART Projesi; personel lisansları ve hava trafik güvenliği gibi konuları da içermektedir. Toplam maliyeti 87 milyon Euro olan projenin 2009 yılında tamamlanması planlanmaktadır.

Hava sahası kullanıcıları sadece sivil hava araçları değildir. Askeri amaçlı uçuş yapan hava araçları da ilgili ülke hava sahasının önemli kullanıcılarıdır. Ülkelerin her zaman var olacak savunma ihtiyaçları özellikle askeri eğitim uçuşlarının yoğun bir biçimde icrasına sebep olmaktadır. Bu da sivil hava seyrüsefer hizmet sağlayıcılar ile askeri uçaklara hizmet veren askeri radar ve kulelerin, birbiriyle sıkı bir işbirliği ve koordinasyonla çalışmasını zorunlu kılmaktadır. Bu bağlamda ülkemizde askeri trafiklerin özellikle eğitim uçuşlarının düzenlenmesi ve kontrolü Hava Kuverleri Komutanlığı'na bağlı askeri radar ve kuleler aracılığı ile yapılmaktadır. Ancak burada sadece askeri birimlere değil sivil trafiklere hava trafik hizmeti veren DHMİ'ye de görev düşmektedir. Özellikle sivil hava trafiğini etkileyen saha, rota ve seviyelerde bu trafiklerin birbiri ile ayırma sorumluluğu sivil kontrolörler tarafından üstlenilmektedir. Kısıtlı hava sahasında meydana gelebilecek yakın geçme ve kazaları önlemek bağlamında özellikle Avrupa hava sahasında sivil-asker koordinasyonuna büyük önem verilmektedir. Türkiye'de de özellikle son yıllarda bu koordinasyonun önemi doğrultusunda ihtiyaç duyulan sivil ünitelerde Sivil-Asker Koordinasyon Merkezleri kurulmuş ve buralarda askeri personel ile sivil personelin aynı operasyon odasında çalışması sağlanarak daha etkin bir koordinasyon sisteminin tesisi amaçlanmıştır.

---

<sup>198</sup> T.C Ulaştırma Bakanlığı, Ulaşımdan İletişime Kalkınan Türkiye 2003-2007, s.141



### **İspanya: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)**

İdari yapılanması tamamı devlete ait özel hukuk kurallarına tabi Gelişme Bakanlığına bağlı özel işletme hukukuna tabi kamu tüzel kişiliği şeklindedir. Kontrol ettiği hava sahası 2.190.000 km<sup>2</sup>'dir. Operasyonel hava trafik hizmet üniteleri 5 adet ACC (Barcelona, Madrid, Canarias, Sevilla, Palma), 22 APP ve 35 adet TWR'den oluşmaktadır.

2006 yılı itibariyle:

Hizmet verilen toplam IFR trafik sayısı: 1.717.000

IFR trafiklere verilen hizmet süresi: 1.324.000 saat

Aktif olarak çalışan kontrolör sayısı: 1948

### **İtalya: Ente Nazionale di Assistenza al Volo (ENAV)**

İdari yapılanması tamamı devlete ait ve Ekonomi Bakanlığına bağlı, fakat karar ve yatırımlarında tamamen bağımsız özel işletme hukuk kurallarına bağlı bir anonim ortaklık şeklindedir. Kontrol ettiği hava sahası 734.000 km<sup>2</sup>'dir. Operasyonel hava trafik hizmet üniteleri 4 adet ACC (Milan, Padua, Roma, Brindisi), 14 APP, 30 TWR ve 14 adet AFIS'den oluşmaktadır.

2006 yılı itibariyle:

Hizmet verilen toplam IFR trafik sayısı: 1.548.000

IFR trafiklere verilen hizmet süresi: 1.047.000 saat

Aktif olarak çalışan kontrolör sayısı: 1297

### **Fransa: Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA)**

İdari yapılanma olarak tamamı devlete ait, Fransa sivil havacılık genel müdürlüğünün bir bölümü olarak hizmet vermektedir. Kontrol ettiği hava sahası 1.159.347 km<sup>2</sup>'dir. Operasyonel hava trafik hizmet üniteleri 5 adet ACC (Paris, Bordeaux, Marseille, Brest, Reims), 11 adet APP/TWR ve 65 adet TWR'den oluşmaktadır.

2006 yılı itibariyle:

Hizmet verilen toplam IFR trafik sayısı: 2.743.000

IFR trafiklere verilen hizmet süresi: 2.150.000 saat

Aktif olarak çalışan kontrolör sayısı: 2595

### **İngiltere: National Air Traffic Services (NATS)**

İdari yapılanması 2001 yılından beri kamu özel ortaklığı biçimindedir. Buna göre hisselerin %49'u devlete (hükümet altın hisseye sahiptir), %51'i ise özel sektör ve çalışanlara (%42'si yedi adet havayolu şirketine, %4'ü BAA'ye ve %5'i NATS çalışanlarına) aittir. Kontrol ettiği hava sahası 3.110.000 km<sup>2</sup>'dir. Operasyonel hava trafik hizmet üniteleri 1 adet Okyanus Saha Kontrol (OAC-Shanwick), 4 adet ACC (London AC, London TC, Manchester, Scottish), 12 adet APP, 15 TWR ve 2 adet AFIS'den oluşmaktadır.

2006 yılı itibariyle:

Hizmet verilen toplam IFR trafik sayısı: 2.501.000

IFR trafiklere verilen hizmet süresi: 1.383.000 saat

Aktif olarak çalışan kontrolör sayısı: 1411

### **3.1. Uluslararası Karşılaştırmalar**

Eurocontrol Performans İnceleme Komisyonu (Performance Review Commission-PRC) Eurocontrol Komisyonu tarafından 1998 yılında ECAC kurumsal stratejisine uygun olarak kurulan bir alt komisyondur. Her yıl Eurocontrol'e üye ülkelerin, havacılık emniyeti, gecikmeler, maliyet etkinliği ve uçuş verimliliği gibi anahtar alanlarda hava trafik yönetimi performanslarını gösteren raporlar yayınlamaktadır. Tezin bu bölümünde komisyonun 2006 takvim yılı için yayınladığı rapor<sup>199</sup> doğrultusunda EUROCONTROL ve aynı zamanda AB'ye üye ülkeler hava trafik yönetim performansları hakkında trafik sayısı, trafik karmaşıklığı(zorluğu),

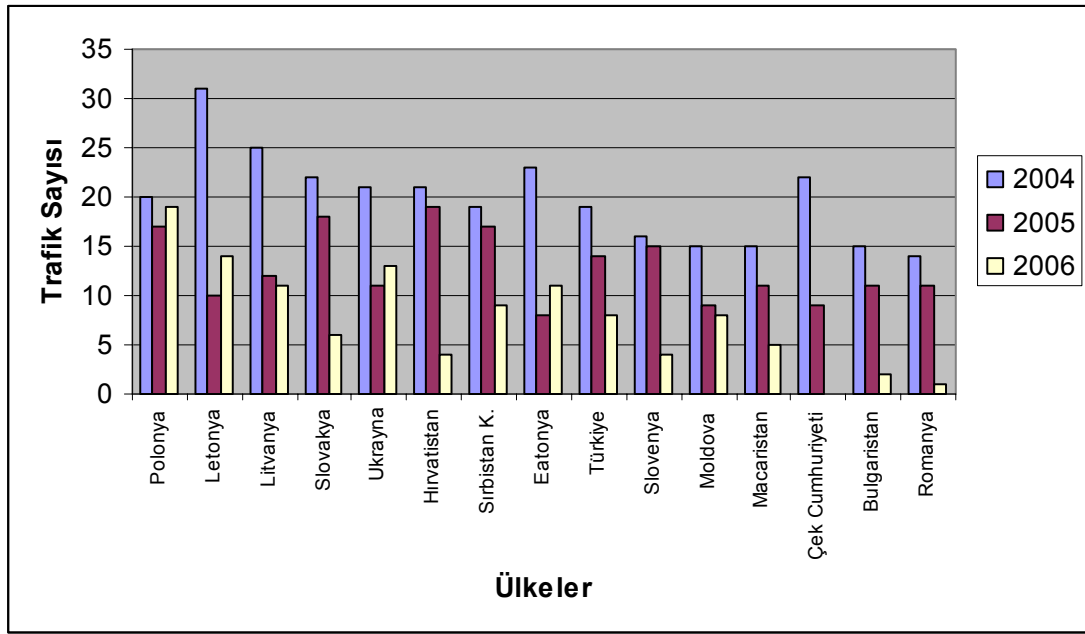
---

<sup>199</sup>Bkz. Eurocontrol Performance Review Commission, Performance Review Report covering the calendar year 2006 (PRR 2006), Brussels, 2007

hava trafik kontrolörü maliyeti ve verimliliği konularında karşılaştırmalı bilgiler verilecektir.

### Trafik sayısı

Şekil 6. 2004–2006 Yılları Arası Trafik Sayısı En Çok Gelişen 15 Ülke



Kaynak: Eurocontrol Performance Review Commission, Performance Review Report covering the calendar year 2006 (PRR 2006), Brussels, 2007, s.8.

Şekil 6’da da görüleceği üzere 2004–2006 yılları arasında, en yüksek trafik artışının özellikle Polonya ve Baltık ülkeleri ile Ukrayna’da olduğu görünmektedir. Türkiye de trafik artışının en yüksek olduğu 15 ülke arasında 9. sıradadır.

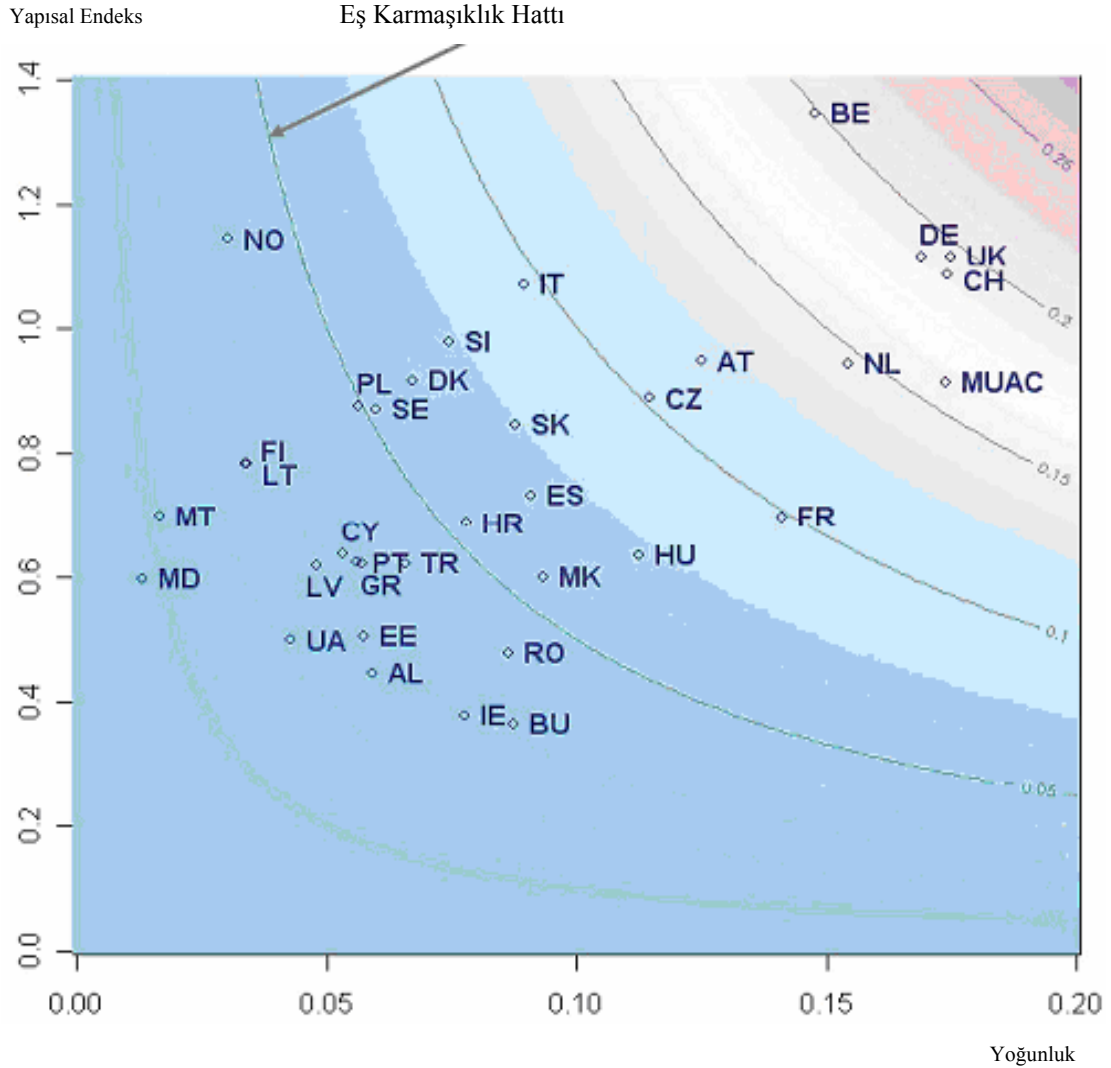
### Trafik Karmaşıklığı:

Hava Trafik Yönetiminde ülkelerin performans değerlendirmelerinde o ülkenin sahip olduğu trafik karmaşıklık puanı önemli bir göstergedir. Performans sadece trafik yoğunluğuna bağlı olarak değil ayrıca yapısal endekslerin de hesaba katılmasıyla ölçülmelidir. Bu bağlamda Eurocontrol performans inceleme raporlarında uçakların

dikkate alınan hava sahasında yatay-dikey pozisyon, alçalma-tırmanma ve hızlarıyla ilgili olarak birbirleriyle olan ilgilerini de ölçmeye çalışmış ve yapısal endeks olarak bu rakamları trafik karmaşıklığı hesaplamalarında kullanmıştır. Buna göre:

Trafik Karmaşıklığı= Trafik Yoğunluğu x Yapısal Endeks olarak hesaplanmıştır

### Şekil 7. Ülkeler Trafik Karmaşıklık Dereceleri



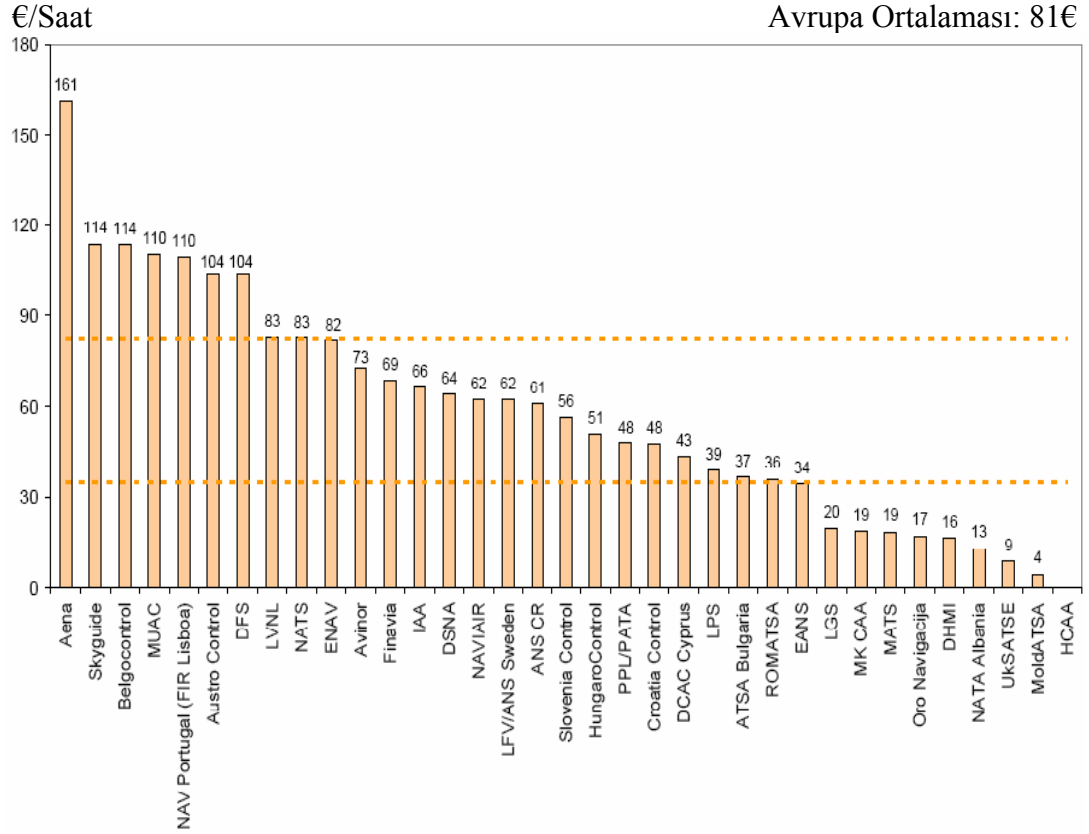
Kaynak: Eurocontrol Performance Review Unit (PRU), ATM Cost-Effectiveness (ACE) 2005 Benchmarking Report, Brussels, 2007, s.38.

Şekil 7 incelendiğinde özellikle Belçika(BE), Almanya(DE), İngiltere(UK) ve İsviçre(CH) hava seyrüsefer hizmet sağlayıcılarının, hizmet verdikleri hava sahası, trafik yoğunluğu ve yapısı itibariyle en karmaşık ve zor hava trafiğine sahip oldukları

görülmektedir. Türkiye(TR) trafik karmaşıklığı açısından Eurocontrol'e üye 38 ülke arasında orta sıralarda yer almaktadır.

## Hava Trafik Kontrolörü Maliyeti

Şekil 8. Euro/Saat Bazında Hava Trafik Kontrolörü Maliyeti



Kaynak: Eurocontrol Performance Review Unit (PRU), ATM Cost-Effectiveness (ACE) 2005 Benchmarking Report, Brussels, 2007, s.49.

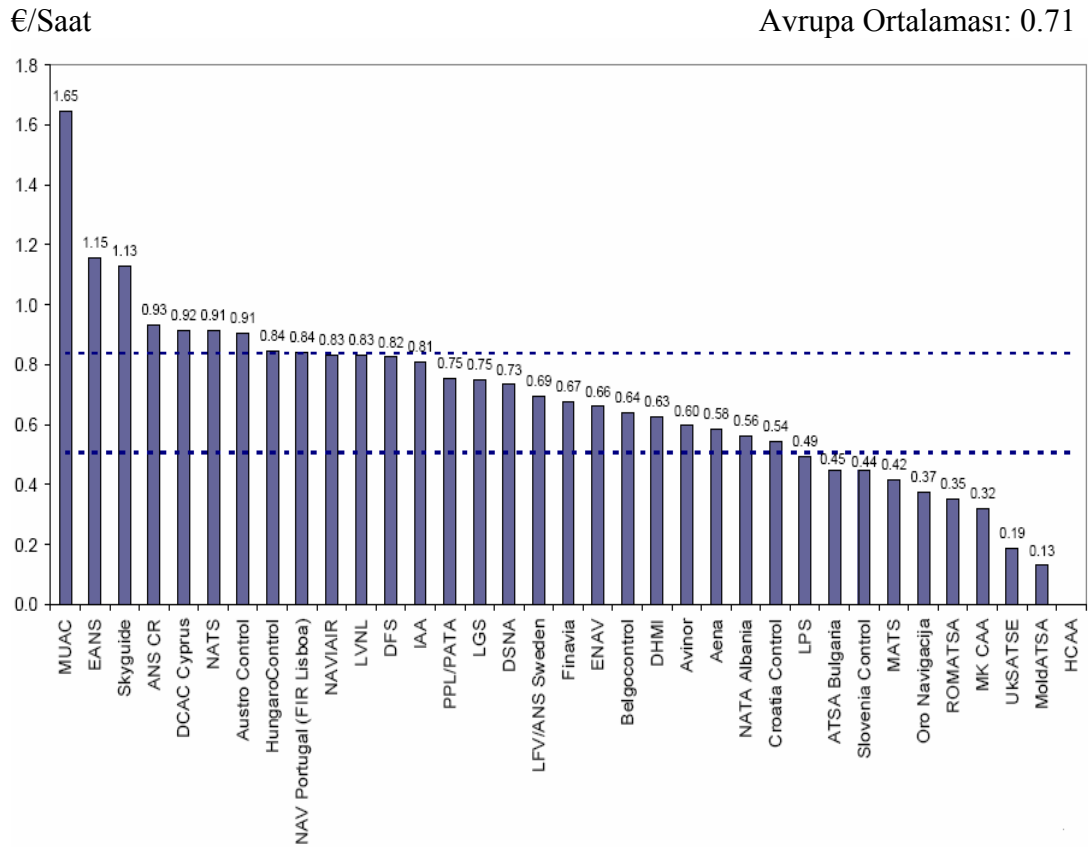
Hava trafik kontrolörü (HTK) maliyeti halen operasyonel olarak çalışmakta olan hava trafik kontrolörlerinin çalıştıkları her saat bazında ücret ve sosyal hakları için yapılan ödemeler toplamıdır. Buna göre 161 Euro ile Aena (İspanya) en yüksek HTK/saat maliyetine sahiptir. Ukrayna ve Moldova ATCO/saat maliyetleri 10 Euro altındadır.<sup>200</sup> Türkiye HTK/saat maliyetleri açısından 16 Euro ile Eurocontrol ve

<sup>200</sup>Eurocontrol Performance Review Unit (PRU), ATM Cost-Effectiveness (ACE) 2005 Benchmarking Report, Brussels, 2007, s.47

AB'ye üye ülkeler arasında son sırada yer almaktadır ve Avrupa ortalaması olan 81 Euronun çok altındadır.

## Hava Trafik Kontrolörü Verimliliği

### Şekil 9. Euro/Saat Bazında Hava Trafik Kontrolörü Verimliliği



Kaynak: Eurocontrol Performance Review Unit (PRU), ATM Cost-Effectiveness (ACE) 2005 Benchmarking Report, Brussels, 2007, s.48.

HTK verimliliği ülkeler arasında 0.13 ile 1.65 gibi geniş bir performans aralığında görülmektedir. Verimliliğin artırılmasında etkin hava trafik yönetim sistem ve alt yapılarının kurulması, etkin operasyonel çalışma ortamı yönetimi, iş doyumunun yönetim tarafından sağlanması gibi faktörler önemli yer tutmaktadır. DFS (Almanya), NATS (İngiltere), MUAC (Eurocontrol-Maastrich) ve Skyguide (İsviçre) en karmaşık trafik yapısına sahip oldukları halde HTK/saat verimliliğinde üst

sıralarda yer almayı başaramamışlardır.<sup>201</sup> Diğer yandan MATS (Malta), MoldATSA (Moldovya) ve UkSATSE (Ukrayna) en az karmaşıklığa sahip oldukları halde ATCO verimliliğinde en alt sıralarda yer almaktadır. Türkiye ise HTK maliyetlerinde en alt sıralarda yer almasına rağmen verimlilikte orta sıralarda yer almayı başaramamıştır.

#### **4. AB Hava Trafik Hizmetlerinin Entegrasyonunda Güncel Mevzuat ve Türkiye'nin Uyum Durumu**

AB ortak havacılık politikası mevzuatı genel olarak iç pazar, yolcu hakları, havacılık güvenliği, havacılık hizmetlerinin lisanslandırılması, çevrenin korunması ve havacılık politikasının uluslararası boyutu üzerinedir. Hava trafik yönetimi de ayrı bir bölüm olarak ortak havacılık politikası kapsamında önemli bir yer tutmaktadır. Büyük bir hızla büyüyen havacılık sektörü ve artan trafik Avrupa Birliği'ne üye ülkelerin kendi aralarında ve AB ile üçüncü ülkeler arasında ortak standart ve düzenlemelerin oluşturulması gerekliliğini doğurmuştur. Bu doğrultuda AB, hava trafik yönetiminde önemli proje ve programlar geliştirerek bunları yasal düzenlemeler desteğinde uygulamaya koymuştur. AB hava trafik yönetiminde en önemli proje ve düzenlemeler Tek Avrupa Seması (Single European Sky), SESAR (Single European Sky ATM Research) ve Galileo programıdır. Özellikle Tek Avrupa Seması düzenlemeleri AB hava trafik hizmetlerinin entegrasyonunda yasal mevzuatı belirlemektedir.

##### **4.1. Tek Avrupa Seması (Single European Sky)**

Avrupa için Tek Sema fikri Eurocontrol teşkilatının kuruluşu ile eşzamanlı olarak ortaya çıkmıştır. 1960 yılında teşkilatı kuran Devletlerin (Belçika, Fransa, Federal Almanya, Hollanda, İngiltere ve Lüksemburg) temel amacının “tek bir üst hava sahası” oluşturmak olduğuna tezde daha önce değinilmiştir.

---

<sup>201</sup> ATM Cost-Effectiveness (ACE) 2005 Benchmarking Report, s.48

Kuruluşunu takiben teşkilat kayda değer bir genişleme süreci yaşamış, Avrupa hava sahasının emniyet düzeyinin korunması temel prensibine uygun olarak üyesi Devletlerin hava sahasındaki talep-kapasite dengesinin sağlanabilmesi için ilgili taraflarla işbirliği ve ortak mutabakat çerçevesinde yürüttüğü projeler vasıtasıyla uluslararası havacılık camiasında önemli bir yer edinmiştir. Geçen süre zarfında, “tek bir üst hava sahası” hedefi tam olarak gerçekleştirilememesine rağmen, fikir düzeyinde yaşamaya devam etmiş, son yıllarda yapılan çalışmalar ile Avrupa Birliği tarafından desteklenen bu yaklaşımın hayata geçirilmesi için önemli aşama kaydedilmiştir.<sup>202</sup> Eurocontrol istatistikler ve tahminler birimi tarafından, üye 36 Devletin hava sahaları esas alınarak yapılan istatistiksel değerlendirmelerde 2005 yılında yaklaşık 8,5 milyon olan ve en yoğun günde 28.000 civarında gerçekleşen hava trafiği sayısının 2020’li yıllarda % 65 oranında artarak 14 milyona ulaşmasının beklendiği görülmektedir. Bu beklentiler hesaba katılarak hava sahasındaki talep-kapasite dengesinin sağlanabilmesi için yapılan çalışmalar ve hazırlanan projeler esas alındığında, teşkilat, mevcut sistemler ile devam eden gelişmelerin ancak 2015 yılına kadarki ihtiyaçları karşılayabilecek nitelikte olacağını öngörmektedir. Bu öngörü ışığında, 2015 ötesinde yaşanabilecek darboğazların önlenmesi için radikal bazı kararların alınmasına ihtiyaç duyulmuş ve fikir olarak teşkilatın kuruluşundan itibaren kuvvetli bir şekilde yaşamaya devam eden ancak yasal altyapısı ve temelleri 1999 yılı sonrasında atılan “Tek Avrupa Seması”(SES) niyeti çözüm önerisi olarak sunulmuştur. Avrupa 1985’te tek bir Pazar oluşturarak kendi içerisinde kara sınırlarını, 1990’daysa ortak para birimine geçerek ekonomik sınırları kaldırmıştır. Hava sınırlarının varlığının da bir anlamı kalmadığı, zamanla kendisine pek çok taraftar bulan bir görüş haline gelmiştir.

Tüm modernizasyon ve verimlilik artırıcı çabalara rağmen Avrupa hava trafik yönetimi emniyetli ancak oldukça maliyetli bir sistem olarak yaşamaya devam etmekte, hava trafik akışından ziyade ulusal sınırlara bağımlı bir hava yolu ağı ve birbirinden farklı çalışma yöntemleri ile yönetilmektedir. Tüm bu sorunların çözülmesi bağlamında Avrupa için Tek Hava Sahası inisiyatifi, hava taşımacılığını

---

<sup>202</sup> DHMİ Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı Hava Trafik Müdürlüğü, **Tek Avrupa Seması Durum Raporu (SES)**, 2006, s.3.  
<http://www.ans.dhmi.gov.tr/TR/ATCTR/dok/ses.pdf> (12.09.2007)



etkileyen sorunların çözülmesi için uyulması zorunlu yasal düzenlemelerin getirilmesini öngörmekle beraber hava trafik yönetiminin gelecekteki taleplere cevap verebilmesini de sağlayacak düzenlemeleri içermektedir.

Temel prensipleri; Eurocontrol ile AB arasında bir sinerji sağlamak, Devletler ile sivil ve askeri sistemler arasındaki bölünmeleri azaltmak, yeni teknolojileri ortaya çıkarmak olan Tek Avrupa Seması niyetinin çalışma yöntemleri.<sup>203</sup>

- Operasyonel konuları tamamlayacak düzenleyici bir yaklaşım ortaya koymak,
- Uygulama aşamasında Avrupa Komisyonunu yetkilendirmek,
- AB üyesi Devletlerin sivil ve askeri temsilcilerinden oluşan, Eurocontrol ve diğer Avrupa Ülkelerinin de davet edildiği Tek Sema Komitesi (SSC) tarafından desteklenmek,
- İzlenecek yol haritasında ortak mutabakat sağlayarak havacılık endüstrisinin desteğini sağlamak,
- Sosyal bir diyalog sürecini benimsemek,
- Eurocontrol teşkilatının teknik desteğini sağlamak,
- Düzenleyici yaklaşımı tamamlayarak finansal araçlarla desteklemek,
- AB ile AB üyesi olmayan Devletler arasında yapılacak havacılık anlaşmaları vasıtasıyla Pan-Avrupa yaklaşımını benimsemek,
- Küresel anlamda, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) ve havacılık alanında faaliyet gösteren diğer ortaklarla işbirliği sağlamak,
- Avrupa hava ulaşım şebekesini gelecek ihtiyaçları karşılayabilecek düzeye eriştirmek,
- Araştırma ve geliştirme konularına önem vermek,
- Kullanıcı ücretlendirme mekanizması vasıtasıyla ortak ilerlemelere parasal kaynak bulmak,
- Uzun dönemdeki finansal ihtiyaçlar konusunda çalışmalar yapmak, şeklinde özetlenebilir.

---

<sup>203</sup> European Commission, **The Single European Sky- Implementing Political Commitments**, Brussels, 2004, ss.4-7

Yasal alt yapısı incelendiğinde, SES mevzuat paketi 10 Mart 2004 tarihinde Avrupa Parlamentosu ve Ulaşım Konseyi tarafından kabul edilmiş, 20 Nisan 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bahse konu paketin Avrupa Kurumları tarafından kabul edilmesini takiben, Avrupa Semasının daha etkin ve büyümeye açık hale getirilmesi için ilave usullerin geliştirilmesine imkân sağlanmıştır. Ekim 2002'de Avrupa Topluluğunun (AT) Eurocontrol teşkilatına katılımından sonra, AT'yi temsilen Avrupa Komisyonu, teşkilat üyesi diğer devletler gibi aynı haklara ve sorumluluklara sahip olmuştur. Komisyon yetkili olduğu; Araştırma ve Geliştirme Politikası, standardizasyon, Tek Avrupa Seması, Avrupa ötesi ulaşım ağı konularında AB üyesi Devletlerinin pozisyonlarını koordine edecektir. Avrupa Komisyonu ve Parlamentosu Tek Sema niyetinin başarıyla uygulanması için Eurocontrol teşkilatı ile işbirliğine büyük önem vermektedir.

SES'in, Avrupa Komisyonunun Eurocontrol teşkilatına verdiği yetkiler esas alınarak, teşkilat tarafından geliştirilen uygulama kurallarının uyarlanması vasıtasıyla başarılabileceği görüşü benimsenmiştir. Bu görüş kapsamında Avrupa Komisyonu, Tek Avrupa Seması hedefine ulaşabilmek için Eurocontrol teşkilatı ile ortak çalışmalarına devam etmekte olup, teşkilat, SES kurallarının geliştirilmesi aşamasında teknik konularda destek olmak üzere uzman statüde faaliyet göstermektedir. Bu faaliyetleri genel bir çerçevede toplayabilmek için Eurocontrol teşkilatı ile Avrupa Komisyonu arasında 22 Aralık 2003 tarihinde bir Mutabakat Zaptı imzalanmıştır. Bahse konu anlaşmaya göre, Avrupa Komisyonu ile Teşkilat arasında;

- Tek Avrupa Semasının uygulanması,
- Araştırma ve geliştirme,
- Galileo projesini de içeren uyduya dayalı küresel seyrüsefer sistemleri,
- Hava trafiği ile çevresel konularda veri toplama ve analiz,
- Havacılık alanında uluslararası işbirliği, konularında birlikte çalışmak ve işbirliğini arttırmak amaçlanmaktadır.

Birlik SES kapsamında üye ve aday ülkelerin uymasını beklediği yasal mevzuatı Avrupa Birliği resmi gazetelerinde yayınlanan tüzüklerle belirlemiştir. Komisyon tüm üye ülkelerden bu tüzüklere uymasını beklemekte, bunu AB'ye üye olmayan üçüncü ülkelere de genişletmeyi amaçlamakta ve uymayan ülkelere üye devletlerin etkili, dengeli ve caydırıcı yaptırımlar uygulaması gerektiğini belirtmektedir.

SES düzenlemeleri 4 ana tüzükten oluşmaktadır:

#### **a. Çerçeve Tüzük**

10 Mart 2004 tarihli ve 549/2004 sayılıdır.<sup>204</sup> 20 Nisan 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Avrupa'da mevcut emniyet standartlarını ve genel hava trafiğinin etkinliğini güçlendirmek, tüm hava sahası kullanıcılarının ihtiyaçlarının karşılanmasıyla kapasiteyi optimum hale getirmek ve gecikmeleri asgariye indirmek amacıyla Tek Avrupa Semasını oluşturmak üzere uyumlu, düzenleyici bir çerçeve kurmayı hedeflemektedir. Üye devletlerden 2 temsilcinin oluşturacağı Tek Sema Komitesinin yardımıyla, Komisyon, tüzüğün uygulanmasında karar alıcı mercidir.<sup>205</sup>

Tüzüğün 3. maddesinde hava sahası, hizmet sağlama ve birlikte işlerlik tüzükleri ile bağlantılı olarak uyumlu bir düzenleyici çerçeve oluşturulduğu belirtilir. Ancak tüzüğün 3. maddesinde belirtilen hususların uygulanmasının üye Devletlerin, Uluslararası Sivil Havacılık konusundaki 1944 Chicago Konvansiyonundan kaynaklanan hak ve yükümlülüklerini etkilemeyeceği tüzüğün 1.3 maddesinde garanti altına alınır.

4. maddede; tüzükte ve 3. maddede belirtilen hususları yerine getirmek üzere, üye Devletlerin milli gözetim otoriteleri teşkil edecekleri ve bunların hava seyrüsefer hizmet sağlayıcılarından fonksiyonel düzeyde ayrılmış olacağı belirtilir.<sup>206</sup>

---

<sup>204</sup> Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 31.03.2004, L 96.

<sup>205</sup> Directorate General Energy and Transport, **Guide to European Community Legislation in The Field of Civil Aviation**, Brussels, 2007, s.33.

<sup>206</sup> SES Durum Raporu, s.4.

7. maddede; Topluluğun, Tek Avrupa Semasını AB üyesi olmayan Ükelere genişletmeyi amaçladığı, bu amaçla, bu tüzük ve 3. maddesinde belirtilen hususların uygulanmasının, komşu üçüncü Devletlerle yapılmış anlaşmalar veya Eurocontrol çerçevesinde genişletilmesine çaba sarf edileceği ifade edilmektedir.

### **b. Hizmet Sağlama Tüzüğü**

10 Mart 2004 tarihli ve 550/2004 sayılıdır.<sup>207</sup> 20 Nisan 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Tüzük, Tek Avrupa Semasında hava seyrüsefer hizmetleri verilmesiyle ilgili olup, Topluluk içinde hava seyrüsefer hizmetlerinin emniyetli ve etkin bir şekilde sağlanması için ortak gerekliliklerin belirlenmesini amaçlamaktadır.

Tüzüğün 2. maddesinde; Çerçeve Tüzüğün 4. maddesinde bahsedilen milli gözetim otoritelerinin görevleri listelenmekte ve bu otoritenin tüzük şartlarına uyulup uyulmadığının kontrolü için kurallara uygun teftiş ve araştırmalar yapacağı,

4. maddede çerçeve tüzükte belirtilen ESARR<sup>208</sup> kurallarının birinci öncelik olarak AB hukukuna dahil edilmesi,

6. maddede; hava seyrüsefer hizmetleri sağlanmasına ilişkin ortak gerekliliklerin; teknik ve operasyonel yeterlilik ve uygunluk, emniyet ve kalite yönetimi için sistem ve süreçler, raporlama sistemleri, hizmetlerin kalitesi, mali güç, yükümlülük ve sigorta kapsamı, çıkar çatışmalarının önlenmesi dahil mülkiyet ve kurumsal yapı, uygun personel planlarını içeren insan kaynakları ve güvenlik konularını içereceği,<sup>209</sup>

7. maddede; Topluluk içinde tüm hava seyrüsefer hizmetlerinin üye Devletler tarafından verilecek sertifikalara tabi olacağı, sertifika başvurularının milli gözetim

<sup>207</sup> Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 31.03.2004, L 96.

<sup>208</sup> ESARR (Eurocontrol Emniyet Düzenleyici Gereklilikleri) :Eurocontrol Daimi Komisyonunun onayladığı ve hava trafik yönetiminde tüm Eurocontrol üyesi devletlerin uyması zorunlu olan emniyet gereklilikleridir. Altı bölümden oluşmaktadır. ESARR1: Hava Trafik Yönetiminde Emniyet Gözetimi, ESARR2: Hava Trafik Yönetiminde Emniyet Olaylarının Raporlanması ve Değerlendirilmesi, ESARR3: Hava Trafik Hizmet Sağlayıcıları Tarafından Kullanılacak Emniyet Yönetim Sistemleri, ESARR4: Hava Trafik Yönetiminde Risk Değerlendirmesi ve Azaltılması, ESARR5: Hava Trafik Yönetim Hizmetleri Personeli, ESARR6: Hava Trafik Yönetim Sistemlerinde Yazılım

<sup>209</sup> SES Durum Raporu, s.5.

otoritesine yapılacağı, milli gözetim otoritelerinin, 6. Maddede öngörülen ortak gerekliliklere uyan hava seyrüsefer hizmet sağlayıcılarına sertifika vereceği ve düzenli olarak kontrol edeceği,

14–16.maddelerde üst geçiş ücretlerinin belirlenmesi ve mahsubu ile ilgili detaylı bilgiler verilmektedir.<sup>210</sup>

### **c. Hava Sahası Tüzüğü**

10 Mart 2004 tarihli ve 551/2004 sayılıdır.<sup>211</sup> 20 Nisan 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Tek Avrupa Semasında hava sahasının kullanımı ve düzenlenmesiyle ilgili olup, amacı, ortak ulaştırma politikası çerçevesinde daha entegre (birleşik) bir hava sahası fikrini desteklemek, etkin ve emniyetli hava trafik yönetimi sağlanabilmesi için ortak tasarım, planlama ve yönetim usullerini belirlemektir.

2. maddede; üst ve alt hava sahası arasındaki bölünmenin FL 285 olacağı, ancak operasyonel gerekçelerle bu seviyeden farklılıkların ilgili üye Devletler arasında karşılıklı anlaşma ile kararlaştırılabileceği,

3.1. maddesinde; Topluluk ve üyesi Devletlerin tek bir Avrupa Üst Uçuş Bilgi Bölgesi (EUIR) oluşturmayı ve ICAO tarafından kabul edilmesini amaçlayacakları, 3.2 maddesinde; EUIR'in üye Devletlerin sorumluluğundaki hava sahasını kapsayacak şekilde tasarlanacağı ve üçüncü Avrupa Ülkelerinin hava sahasını da içerebileceği,

5.1 maddesinde; Tek Avrupa Semasında hava trafik yönetim ağının kapasitesi ve etkinliğinin maksimum hale getirilmesi ile emniyet düzeyinin korunması esas alınarak üst hava sahasının fonksiyonel hava sahası blokları (FAB) halinde yeniden şekillendirileceği,

---

<sup>210</sup> Guide to European Community legislation in the field of civil Aviation, s.36.

<sup>211</sup> Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 31.03.2004, L 96.

7.1 maddesinde; üye Devletlerin, Tek Avrupa Semasında ICAO tarafından tanımlanan ve Eurocontrol tarafından geliştirilen hava sahasının esnek kullanımı kavramının tekbiçimli uygulanmasını temin edecekleri hususları yer almaktadır.<sup>212</sup>

#### **d. Birlikte İşlerlik Tüzüğü**

10 Mart 2004 tarihli ve 552/2004 sayılıdır.<sup>213</sup> 20 Nisan 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Tek Avrupa Semasında çerçeve tüzük kapsamında EATMN'in (Avrupa Hava Trafik Yönetim Ağı)<sup>214</sup> birlikte işlerliği ile ilgili olup amacı, EATMN içerisinde yer alan farklı sistemler, unsurlar ve ilgili usullerin birlikte işlerliğini uluslar arası kurallar da göz ardı edilmeden sağlamaktır. Aynı zamanda hava trafik yönetiminde koordine edilmiş yeni teknolojilerin ve kabul edilmiş operasyon konseptlerinin hızlı bir şekilde hayata geçirilmesini de amaçlamaktadır. EATMN altında yer alan sistem ve unsurlar ise:

1. Hava sahası yönetimi için kullanılan sistem ve usuller,
2. Hava trafik akış yönetimi için kullanılan sistem ve usuller,
3. Özellikle uçuş veri işleme sistemleri, gözetim veri işleme sistemleri ve insan-makine ara yüz sistemleri olmak üzere hava trafik hizmetlerinde kullanılan sistem ve usuller,
4. Yer-yer, Hava-yer ve hava-hava muhaberesinde kullanılan sistem ve usuller,
5. Seyrüsefer sistemleri ve usulleri,
6. Gözetim sistemleri ve usulleri,
7. Havacılık bilgi hizmetleri için kullanılan sistem ve usullerdir.

SES Mevzuat Paketi Kapsamında Hazırlanan Diğer Tüzükler ;

- Hava Sahasının Esnek Kullanımı için Ortak Kurallar Tüzüğü: 23 Aralık 2005 tarihli ve 2150/2005 sayılı olup, 13 Ocak 2006 tarihinde yürürlüğe girmiştir.(6.

---

<sup>212</sup> SES Durum Raporu, s.6.

<sup>213</sup> **Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi**, 31.03.2004, L 96.

<sup>214</sup> Eurocontrol'un ECAC'a üye bütün ülkelerin hava trafik yönetim sistemlerinin uyumlu ve sorunsuz bir şekilde hizmet vermesi için 2000'li yıllar için Hava Trafik Yönetimi Stratejisi kapsamında uyguladığı programdır.

madde bu tüzüğün yürürlüğe girmesinden 12 ay sonra uygulanacaktır) Çerçeve tüzük ile hava sahası tüzüğünün ilgili maddeleri esas alınarak hazırlanmıştır. Ortak ulaştırma politikası çerçevesinde hava sahası ile hava trafik yönetimini kolaylaştırılmak için Çerçeve Tüzükte tanımlanan Hava Sahasının Esnek Kullanımı (FUA) konseptinin Tek Avrupa Semasında uygulanmasını desteklemekte ve uyumlu hale getirmektedir. Bununla birlikte, üye Ülkelerin sorumluluğu altındaki hava sahasında hava trafik yönetiminden sorumlu sivil ve askeri unsurlar arasında daha iyi işbirliği sağlanması için kuralları belirtmektedir.

- Hava Seyrüsefer Hizmetlerinin sağlanması için Ortak Gereklilikler Tüzüğü: 20 Aralık 2005 tarihli ve 2096/2005 sayılı olup, 24 Aralık 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Hizmet sağlama tüzüğünün ilgili maddeleri esas alınarak hazırlanmıştır. Hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanması için ortak gereklilikleri belirlemekte olup, hizmet sağlayıcıların sertifikasyonu ile ilgili olan Eurocontrol Emniyet Düzenleyici Gereksinimlerindeki (ESARR3, ESARR4 ve ESARR5) zorunlu şartları adapte etmekte ve tanımlamaktadır.

- Uçuş Seviyesi 195 (FL195) üzerinde Hava Sahası Sınıflandırması Tüzüğü: 11 Mayıs 2006 tarihli ve 730/2006 sayılıdır. 31 Mayıs 2006 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, 1 Temmuz 2006 tarihinden itibaren uygulanacaktır. Çerçeve tüzük ile hava sahası tüzüğünün ilgili maddeleri esas alınarak hazırlanmıştır. FL195 üzerinde uyumlu bir hava sahası sınıflandırmasının uygulanması ile görerek uçuş kurallarına göre yapılacak uçuşların (VFR uçuşlar) bu hava sahasını kullanma koşullarını belirlemektedir.

Türkiye'nin yukarıda bahsedilen Tek Avrupa Seması mevzuatına uyum durumu Tablo 7' de gösterilmiştir.

**Tablo 7. Türkiye'nin Tek Avrupa Seması Tüzüklerine Uyum Durumu**

No	Değiştirilecek / Yeni Çıkarılacak Mevzuatın Adı	Uyum Sağlanması Öngörülen AB Mevzuatı	Düzenlemenin Hazırlanmasından Sorumlu Kurum	Hazırlık	Uyum İçin Uygun Görülen Takvim
1	Tek Avrupa Seması - Çerçeve Tüzüğü (Bu konuda herhangi bir düzenleme olmaması nedeniyle mevzuatımıza yeni bir düzenleme getirilecektir.)	Tek Avrupa Semasının gerçekleştirilmesi için gerekli çerçevesinin belirlenmesi hakkındaki 10 Mart 2004 tarih ve 549/2004 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü (Çerçeve Tüzüğü)	Ulaştırma Bakanlığı SHGM ve DHMİ  İlgili Kurumlar: Dışişleri Bakanlığı Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı	Mevzuata uyum çerçevesinde yürütülmekte olan çalışmalar ilgili Kurum / Kuruluş personelinin katılımıyla oluşturulan teknik ekip tarafından yürütülmektedir	Üyelikle Birlikte
2	Tek Avrupa Seması - Hizmet Sağlama Tüzüğü (Bu konuda herhangi bir düzenleme olmaması nedeniyle mevzuatımıza yeni bir düzenleme getirilecektir.)	Tek Avrupa Semasında hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanması hakkındaki 10 Mart 2004 tarih ve 550/2004 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü (Hizmet Sağlama Tüzüğü)	Ulaştırma Bakanlığı SHGM ve DHMİ	Mevzuata uyum çerçevesinde yürütülmekte olan çalışmalar ilgili Kurum / Kuruluş personelinin katılımıyla oluşturulan teknik ekip tarafından yürütülmektedir	Üyelikle Birlikte
3	Tek Avrupa Seması - Hava Sahası Tüzüğü (Bu konuda herhangi bir düzenleme olmaması nedeniyle mevzuatımıza yeni bir düzenleme getirilecektir.)	Tek Avrupa Semasında hava sahasının düzenlenmesi ve kullanımı hakkındaki 10 Mart 2004 tarih ve 551/2004 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü (Hava Sahası Tüzüğü)	Ulaştırma Bakanlığı SHGM ve DHMİ  İlgili Kurumlar: Dışişleri Bakanlığı Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı	Mevzuata uyum çerçevesinde yürütülmekte olan çalışmalar ilgili Kurum / Kuruluş personelinin katılımıyla oluşturulan teknik ekip tarafından yürütülmektedir	Üyelik Sonrası
4	Tek Avrupa Seması - Avrupa Hava Trafik Yönetim Ağı Birlikte İşlerlik Tüzüğü (Bu konuda herhangi bir düzenleme olmaması nedeniyle mevzuatımıza yeni bir düzenleme getirilecektir.)	Avrupa Hava Trafik Yönetimi Ağının Birlikte İşlerliliği hakkındaki 10 Mart 2004 tarih ve 552/2004 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü (Birlikte İşlerlik Tüzüğü)	Ulaştırma Bakanlığı SHGM ve DHMİ	Mevzuata uyum çerçevesinde yürütülmekte olan çalışmalar ilgili Kurum / Kuruluş personelinin katılımıyla oluşturulan teknik ekip tarafından yürütülmektedir	Üyelikle Birlikte
5	Hava Sahasının Esnek Kullanımı İçin Ortak Kurallar Tüzüğü (Bu konuda herhangi bir düzenleme olmaması nedeniyle mevzuatımıza yeni bir düzenleme getirilecektir.)	Hava sahasının esnek kullanımı için temel kuralları belirleyen 23 Aralık 2005 tarih ve 2150/2005 sayılı Komisyon Tüzüğü (Hava sahasının esnek kullanımı için Ortak Kurallar Tüzüğü)	Ulaştırma Bakanlığı SHGM ve DHMİ  İlgili Kurumlar: Dışişleri Bakanlığı Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı	Mevzuata uyum çerçevesinde yürütülmekte olan çalışmalar ilgili Kurum / Kuruluş personelinin katılımıyla oluşturulan teknik ekip tarafından yürütülmektedir	Üyelik Sonrası



6	Hava Seyrüsefer Hizmetlerinin Sağlanması İçin Ortak Gereklere Tüzüğü (Bu konuda herhangi bir düzenleme olmaması nedeniyle mevzuatımıza yeni bir düzenleme getirilecektir.)	Hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanmasında ortak kuralları belirleyen 20 Aralık 2005 tarih ve 2096/2005 sayılı Komisyon Tüzüğü (Hava Seyrüsefer Hizmetlerinin Sağlanması İçin Ortak Gereklere Tüzüğü)	Ulaştırma Bakanlığı SHGM ve DHMI  İlgili Kurumlar: Devlet Meteoroloji İşleri G.Md.	Mevzuata uyum çerçevesinde yürütülmekte olan çalışmalar ilgili Kurum / Kuruluş personelinin katılımıyla oluşturulan teknik ekip tarafından yürütülmektedir	Üyelikle Birlikte
7	Hava Sahası Sınıflandırması Tüzüğü (Bu konuda herhangi bir düzenleme olmaması nedeniyle mevzuatımıza yeni bir düzenleme getirilecektir.)	Hava sahasının sınıflandırması ve FL 195 üzerinde görevler uçur kurallarına göre yapılacak uçuşlar ile ilgili temel kuralları belirleyen 11 Mayıs 2006 tarih ve 730 / 2006 sayılı Komisyon Tüzüğü (Hava sahası sınıflandırması Tüzüğü)	Ulaştırma Bakanlığı SHGM ve DHMI  İlgili Kurumlar: Dışişleri Bakanlığı Genelkurmay Başkanlığı Hava Kuvvetleri Komutanlığı	Mevzuata uyum çerçevesinde yürütülmekte olan çalışmalar ilgili Kurum / Kuruluş personelinin katılımıyla oluşturulan teknik ekip tarafından yürütülmektedir	Üyelik Sonrası

Kaynak: DHMI Hava Seyrüsefer Daire Başkanlığı Hava Trafik Müdürlüğü, Ankara, 2007

Yukarıdaki tablodan da görüleceği üzere Türkiye'nin AB hava trafik yönetimi mevzuatına uyumu üyelik perspektifi kapsamında değerlendirilmektedir. AB'ye üye olmadan mevzuatın bazı düzenlemelerinin uygulanması ve karar mekanizmalarında söz sahibi olunamaması bulunduğu sorunlu bölge itibarıyla Türkiye'yi ulusal güvenlik açısından zor duruma düşürebilecektir. Yunanistan ve Kıbrıs-Rum kesimiyle yaşanan ve henüz çözüme kavuşmamış olan siyasi anlaşmazlıklar da üzerinde durulması gereken bir diğer husustur. Çünkü özellikle Tek Avrupa Seması düzenlemelerinde hava sınırlarının ortadan kalkması ve tek bir üst uçuş bilgi bölgesi oluşturulması (EUIR), komşu ülkeler arasında fonksiyonel hava blokları (FAB) oluşturulması, hava trafiğinin ortak yönetimi ve özellikle askeri trafiklerin FUA kapsamında uygun görülen sahalarda (diğer ülkelerin hava sahaları dahil) eğitim uçuşları yapabilmesi öngörülmektedir. Tüm bu düzenlemelerde ülkelerin egemenlik haklarına atıf yapılmakla birlikte uygulamada sınırların kalkması ve ortak yönetim standartları mevzubahistir ve birbirleriyle siyasal sorunlar yaşayan ülkeler arasında uygulanmaları zor görünmektedir.

Örneğin havacılıkla da ilgili olarak Türkiye ile Yunanistan arasında Ege’de halen hava sahası ve FIR<sup>215</sup> sorunu yaşanmaktadır. Ege’de yaşanan uyuşmazlıklar Türkiye’nin bu sorunlar çözülmeden AB ile karar mekanizmalarında tam olarak yer almayacağı bir takım anlaşmalar yapmasını güvenlik açısından sakıncalı hale getirmektedir. Tek Avrupa Seması’nın bazı tüzüklerinin kabulü ve uygulanması da bunlar arasındadır.

Ulusal hava sahasının genişliğine ilişkin tartışmalar, 1974 sonrasında Türk - Yunan ilişkilerinin gündeminde sıklıkla yer alan bir konu olmuştur. Bu konudaki tartışmalar, özellikle, Yunan ulusal karasularının genişliği ile hava sahasının genişliği arasındaki farktan doğmaktadır. Uluslararası hukuk kuralları, devletlerin egemenliklerine ilişkin hakları düzenlerken, devletin egemenliğinin ülkesel toprakları, bu topraklara kıyı oluşturan karasuları ve bütün olarak, bu bölgeler üzerindeki hava sahasını kapsamakta olduğunu hükme bağlamıştır. Kısaca, bir devletin karasuları sınırı ile ulusal hava sahasının genişliği aynı olmak zorundadır ve devlet bu alanlar üzerinde münhasır egemenlik haklarına sahiptir.

Günümüzde, Yunanistan’ın Ege Denizi’ndeki ulusal karasularının genişliği 6 mil olmasına karşın, ulusal hava sahasının genişliği Yunanistan tarafından 10 mil olarak iddia edilmektedir. Yunanistan’ın bu yöndeki uygulamaları, bu ülkenin 1931 yılında hazırlanan bir kararname ile yalnızca havacılık ve polis sorunları için ulusal karasuları sınırını 10 mil olarak saptadığını açıklaması ile gündeme gelmiştir.<sup>216</sup>

Uluslararası hukukun bu konuda saptamış olduğu kurallara açıkça aykırı olan bu uygulama, Türk - Yunan ilişkilerine 1974 yılında etkide bulunmaya başlamıştır.<sup>217</sup>

---

<sup>215</sup> FIR (Flight Information Region): Uçuş Bilgi Bölgesi, içinde uçuş bilgi ve uyarı hizmetlerinin verildiği hava sahasıdır. Uçuş bilgi hizmetleri, özellikle, önemli meteorolojik bilgileri, ulaşım kolaylıklarını, hava alanlarının durumunu, bölgede bulunan tehlikeleri (örneğin göçmen kuşların varlığı gibi) bildirmeyi içermektedir. Uyarı hizmetleri ise, kaybolan, kaza yapan ya da tehlikede olan hava araçlarına ilişkin bilgilerin arama-kurtarma faaliyetleri ile görevli birimlere bildirilmesi görevlerini kapsamaktadır. FIR sahaları yalnızca ulusal hava sahaslarını kapsayabileceği gibi, kimi bölgelerde uluslararası hava sahasını da kapsamaktadır.

<sup>216</sup>Theodoros Katsoufros, “Ege Denizi’yle İlgili Türk-Yunan Uyuşmazlıkları,” **Türk-Yunan Uyuşmazlığı**, Der. Semih Vaner, Metis Yayınları, İstanbul 1989, ss. 86-88.

<sup>217</sup> Bu konudaki diplomatik gelişmelere ilişkin olarak bkz; Kamuran Gürün, **Bükreş-Paris-Atina Büyükelçilik Anıları**, İstanbul: Milliyet Yayınları, 1994, ss. 358–360. Gürün’e göre FIR sorumluluk bölgeleri ve hava sahasına ilişkin anlaşmazlığın ortaya çıkışı 15 Mart 1974 tarihinden önce Türk Hava

İki ülke arasındaki ilişkilerde Ege Denizi'ne ilişkin uygulamaların görüş ayrılıklarına neden olması ve Kıbrıs Barış Harekâtı ile gerginleşmesi, hem Yunanistan hem de Türkiye'nin Ege Denizi'ndeki ulusal çıkarları açısından duyarlı davranmalarına neden olmuştur.

Bu bağlamda, Yunanistan, ilk kez 1974 Haziran ayında ICAO'ya başvuruda bulunarak ulusal hava sahasının 10 mil olarak belirlendiğini bildirmiştir. Yunanistan'ın uluslararası alanda ilk kez bu konuda bir istemini dile getirmiş olması karşısında Türkiye, 1975 Nisan ayında göndermiş olduğu bir teleks mesajı ile ICAO'ya, Yunanistan tarafından ilan edilen 10 millik hava sahası uygulamasını kabul etmediğini açıklamıştır. Ayrıca, Türkiye bununla yetinmeyerek, 5 Mayıs 1975 tarihinde Yunanistan'a göndermiş olduğu bir teleks mesajı ile ilan edilen 10 millik hava sahasını kabul etmediğini bildirmiştir.<sup>218</sup>

Tarafların yaklaşımlarındaki katılığı korumaları ve yapılan çeşitli görüşmelerden bir sonuç alınamaması, Türkiye'nin 10 millik hava sahasını tanımadığını göstermek için askeri tatbikatlar sırasında Yunan karasuları ile iddia edilen 10 millik hava sahası arasındaki bölgelerde uçaklarını uçurmasıyla yeni bir boyut kazanmıştır. Türkiye'nin bu girişimlerini Yunanistan, ulusal hava sahasının ihlal edilmesi şeklinde yorumlamakta ve her seferinde Türkiye'yi protesto etmekte, buna karşılık Türkiye, bu protestoları reddetmektedir.

Yapılan görüşmeler sırasında Yunanistan, ulusal hava sahasını 10 mil olarak belirlemiş olmasını uluslararası hukuka uygun bir girişim olarak değerlendirmiş ve 1931 yılından beri, Türkiye'nin, bu yöndeki uygulamalara tepki göstermediğini ileri sürerek, zımni olarak Türkiye'nin 40 yıldan beri bu uygulamayı kabul ettiğini iddia etmiştir.<sup>219</sup>

---

Kuvvetleri'nin Midilli açıklarında yapılacak bir manevra için Yunanistan'dan notam yayınlamasını istemesi, ancak Yunanistan'ın bu notamı yayınlamaması sonucu ortaya çıkmıştır.

<sup>218</sup>Hüseyin Pazarıcı, "Ege Denizi'ndeki Türk-Yunan Sorunlarının Hukuki Yönü," **Türk-Yunan Uyuşmazlığı**, Der. Semih Vaner, Metis Yayınları, İstanbul, 1989. ss.116-117.

<sup>219</sup>Katsoufros, ss.87-88.

Yunanistan'ın bu konudaki görüşlerine karşı Türkiye, uluslararası hukuk kurallarına göndermede bulunarak; Yunanistan'ın bu uygulamasının, 1944 Chicago Sözleşmesi'nin 1. ve 2. maddelerine aykırı olduğunu ileri sürmüştür. Bu sözleşmenin 1. maddesine göre; "Sözleşmeyle, devletler her devletin ülkesi üzerindeki hava sahasında tam ve münhasıran egemenlik haklarına sahip olduğunu tanırlar." 2. maddeye göre ise, "Bu Sözleşmenin amaçları açısından bir devletin ülkesi deyimiyle bu devletin egemenliği, hükümranlığı, koruması ya da mandası altında bulunan toprakları ve bu topraklara bitişik olan karasuları kastedilmektedir"<sup>220</sup>

Türkiye, bu sözleşmenin hükümlerine dayanarak, Yunanistan'ın karasuları sınırları ötesine taşan bir ulusal hava sahası saptayamayacağı görüşünü ileri sürmektedir. Buna göre, bir devletin egemenliği, ancak karasuları üzerindeki hava sahasının genişliğine bağlı olarak, o devlete egemenlik hakları sağlamaktadır. Dolayısıyla, Yunanistan'ın 6 mil olan karasuları, kendisine, ancak 6 millik bir hava sahası sağlamaktadır, 6 mil dışında kalan bölge bütünüyle uluslararası hava sahasını oluşturmakta ve Yunanistan'a egemenlik hakkı tanımamaktadır.

"Gerçekten, uluslararası hukuk bir kıyı devletine farklı amaçlar için farklı genişlikte karasuları ilan etme olanağı tanımamaktadır. Bu anlamda bir devletin karasularıyla hava sahası arasında bir özdeşlik olması ilkesinden söz edilebilir. Bu şekilde, 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nin 2. maddesi ve 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 87.1.b maddesi açık deniz üzerindeki hava sahasında uçuş serbestliği öngörmektedir. Aynı şekilde Nisan 1948'de aldığı bir kararla ICAO Konseyi açık deniz üzerindeki hava sahasında yalnızca açık deniz rejiminin geçerli olduğunu kabul etmiştir."<sup>221</sup>

Bunların yanı sıra, günümüzde, Türkiye ve Yunanistan arasındaki karasularının genişletilmesi konusundaki anlaşmazlıkla birlikte ele alındığında, Yunanistan'ın karasularını 12 mil olarak genişletme isteğine karşı Türkiye'nin bu kararı savaş nedeni (Causus Belli) sayması, hava sahası konusunda Yunanistan'ın

---

<sup>220</sup> Sözleşme hükümleri için bkz; The Association of Journalists, The Aegean-Realities, İstanbul, (basım yılı yok), s. 23.

<sup>221</sup> Pazarıcı, ss.117-118.

tutumunu şimdilik engelleyen bir başka etken olarak karşımıza çıkmaktadır.<sup>222</sup>Türkiye'nin durumu savaş nedeni sayması kararı ilk olarak 15 Nisan 1976 tarihinde Dışişleri Bakanı İhsan Sabri Çağlayangil tarafından ABD Dışişleri bakanı Henry Kissinger'a yazılan mektupta dile getirilmiştir.<sup>223</sup>Ayrıca 8 Haziran 1995 tarihinde TBMM, Yunanistan'ın bu yönde alacağı bir kararın Türkiye'nin Ege Denizi'ndeki yaşamsal çıkarlarını ihlal edeceğine dikkati çekerek, almış olduğu bir kararla, Hükümeti böyle bir durumda askeri önlemler de dâhil olmak üzere gereken her türlü önlemleri almakla yetkilendirmiştir.<sup>224</sup>

Türkiye'nin, Ege Denizi'nde ulusal hava sahası sınırını 6 mil olarak kabul etmesi ve bölgede yapılan ulusal ve NATO çerçevesindeki ortak tatbikatlar sırasında uçaklarını 10 millik kısım içerisinde uçurması, Yunanistan'ın sert tepkisine neden olmaktadır. 10 millik hava sahası ve 6 millik karasuları uygulamasının hukuksal geçersizliğine ilişkin olarak sıklıkla dile getirilen bir örneğe göre, Yunanistan'ın uygulamakta olduğu 6 millik karasularının dışında fakat 10 millik hava sahası içerisinde bulunan bir askeri geminin varlığı karasuları bakımından bir egemenlik ihlali oluşturmaz iken aynı gemiden havalanacak bir helikopter ulusal hava sahasının ihlal edildiği suçlamasına hedef olabilmektedir. Oysa devletlerin egemenlik sınırlarını belirlemede hareket noktası hava sahası değil kara sınırları ve bunlara bitişik karasulardır.

Yunanistan, bu girişimleri ulusal hava sahasının ihlal edilmesi olarak değerlendirmekte dolayısıyla, hem Türkiye'yi hem de bu bölgede uçuşlara katılan diğer devletleri protesto etmektedir.

Türkiye ve Yunanistan arasında hava sahasına ilişkin önemli bir diğer tartışma ise, Ege Denizi üzerindeki sivil havacılığın güvenli bir şekilde yürütülmesini

---

<sup>222</sup> Hakan Cem Işıklar, *Ege'de Casus Belli*, Ümit Yayıncılık, Ankara, 2005, s.3.

<sup>223</sup> Fuat Aksu, *Türk-Yunan İlişkileri: İlişkilerin Yönelimini Etkileyen Faktörler Üzerine Bir İnceleme*, SAEMK Yayınları, Ankara, 2001, ss.60–75.

<sup>224</sup> Bu konuda alınan kararın Türkiye'nin dış politikası üzerindeki etkisini inceleyen bir çalışma için bkz; Şükrü Elekdağ, "21/2 War Strategy", *Perceptions*, March-May 1996, Vol. III, No. 4. Elekdağ'a göre, Türkiye'nin caydırma siyasasının başarısı bölgedeki güç dengesinin Türkiye'nin lehine olması kadar bu konuda ulusal bir siyasi iradenin var olmasından kaynaklanmaktadır. Bölgede istikrarın anahtarı ise Türkiye'nin caydırıcı gücüdür.

sağlayacak yükümlülüklerle ilişkindir. Tezde daha önce de bahsedildiği üzere, havacılığın gelişmesine koşut olarak sivil havacılığın belirli bir düzen içerisinde yürütülmesi ve uçuş güvenliğinin sağlanabilmesi, uluslararası ortak düzenlemelerin yapılmasını gerektirmiştir. Bu nedenle, 1944 yılında Chicago Sözleşmesi ile Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü - ICAO kurulmuştur. Bu sözleşme çerçevesinde, sivil havacılığın güven içerisinde sürdürülmesi için Uçuş Bilgi Bölgeleri - FIR olarak adlandırılan denetim alanları oluşturulmuştur. FIR içerisinde uçuş güvenliğinin sağlanması için gerekli olan her türlü hava trafik kontrol hizmetleri, trafik kolaylıkları, haberleşme olanakları, meteorolojik hareketler konusunda uyarıcı bilgiler, daha önce ICAO tarafından saptanmış olan ülke tarafından sağlanmaktadır. Bununla birlikte, FIR sorumluluğu hiç bir durumda, söz konusu sahalar üzerinde sorumluluk yüklenen devlete egemenlik hakkı vermemektedir. FIR sahaları yalnızca ulusal hava sahalarını kapsayabileceği gibi, kimi bölgelerde uluslararası hava sahasını da kapsayabilir.

Ege Denizi üzerindeki FIR sorumluluğu, ICAO'nun 1950 yılında İstanbul'da düzenlemiş olduğu bir toplantı sırasında belirlenmiş ve bu düzenlemeye göre, Ege üzerinde uçan uçakların uçuş sırasında bilgileri Atina'ya vermeleri ve ancak Türk karasularına girdikten sonra, bu bilgileri İstanbul'a bildirmeleri, 1952 yılında Paris'te yapılan toplantıda kararlaştırılmıştır.<sup>225</sup>

1974 yılına kadar bu uygulamalara devam edildikten sonra 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı, iki ülke arasında bir savaş riskini gündeme getirdiğinden Türkiye, Ege'den gelebilecek bir sürpriz saldırı ile karşılaşmamak için 685 sayılı NOTAM<sup>226</sup> ile Ege ve Akdeniz'i tehlikeli bölge ilan etmiş, ancak harekâtın bitmesiyle bu NOTAM kaldırılmıştır. Buna karşın, 6 Ağustos 1974 tarihinde yayımlanan 714 sayılı NOTAM ile Türkiye Ege Denizi'ndeki FIR sorumluluk bölgelerini kuzey-güney doğrultusunda bir çizgi ile ikiye ayırmış ve bu çizgiye yaklaşan bütün uçakların uçuş bilgilerini İstanbul'a vermeleri gerektiğini bildirmiştir. Yunanistan, bu durumda,

---

<sup>225</sup> Hulusi Kılıç (Ed.), **Cumhuriyet Döneminde Türkiye ile Yunanistan Arasında İmzalanan İkili Anlaşmalar, Önemli Belgeler ve Bildiriler**, Dışişleri Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2000, ss.11-14.

<sup>226</sup> NOTAM (Notice To Airmen); uçuş hareketi ile ilgili personele herhangi bir havacılık kolaylığı, hizmeti, koşulları veya değişikliğine ilişkin bilgileri, zamanında duyurmak amacı ile yapılan bir uyarı yayımıdır.

1066 ve 1152 sayılı NOTAM'larını yayımlayarak Ege Denizi'ni bütünüyle tehlikeli bölge ilan etmiş ve bölgeyi uçuşlara kapatmıştır. Konuya ilişkin görüşmeler 1980 yılına kadar herhangi bir çözüme ulaşmakta başarısız kalırken, 1980 yılında Türkiye, 714 sayılı NOTAM'a son verdiğini açıklamış, daha sonra Yunanistan da NOTAM'larını geri çekmiş ve bölge trafiğe yeniden açılmıştır.

Bununla birlikte, iki ülke arasında bu konudaki anlaşmazlık sürmektedir. Özellikle, askeri uçakların FIR bölgelerine girerken, saptanan merkeze uçuş bilgilerini verip vermeyeceği konusundaki görüş ayrılıkları, sorunu gündemde tutmaktadır. Yunanistan'a göre, Atina FIR sorumluluk alanına giren bütün askeri uçakların uçuş planlarını vermeleri zorunludur. Türkiye, bu görüşe karşı çıkmakta ve Chicago Sözleşmesi'nin 3. maddesine göre, askeri uçakların uluslararası hava sahasında uçuşları sırasında uçuş planlarını vermek zorunda olmadığını ileri sürmektedir. Chicago Sözleşmesi'nin 3. maddesine göre; "a) Bu Sözleşme yalnızca sivil uçaklara uygulanabilir ve askeri uçaklara uygulanamaz... d) Sözleşmeyi kabul eden devletler, askeri uçaklar için düzenlemeler yaparken, sivil uçakların uçuş güvenliğine saygı göstermeyi yükümlenirler" denmektedir.<sup>227</sup>

Bu tartışmalara konu edilen bir diğer nokta ise, Yunanistan'ın Limni adası çevresinde 3000 mil karelik bir "kontrol bölgesi" oluşturmasıdır.<sup>228</sup> Türkiye'nin görüşüne göre, bütün uçakların önceden izin alarak uçabilecekleri iddia edilen Limni kontrol bölgesi, ICAO kurallarını ihlal etmektedir ve sivil terminal kontrol hizmetleri için gereksiz genişliktedir. Yunanistan, Limni çevresinde oluşturulan terminal kontrol bölgesinin, Ege Denizi uluslararası hava sahasının yalnızca küçük bir bölümünü işgal etmekte olduğuna değinmiş ve yapılan kimi görüşmeler sırasında bu bölgenin azaltılabileceğine ilişkin önerilerde bulunmuştur.<sup>229</sup>

Günümüz koşulları altında her iki ülke de, ulusal yaklaşımlarını korumakla birlikte, Ege Denizi'ndeki turizm faaliyetlerinden mümkün olduğunca yararlanmak

---

<sup>227</sup> Bkz. ICAO Doc. 7300/9, Convention on International Civil Aviation, Ninth Edition, 2006, s.2. [http://www.icao.int/icao/net/arch/doc/7300/7300\\_9ed.pdf](http://www.icao.int/icao/net/arch/doc/7300/7300_9ed.pdf) (11.09.2007)

<sup>228</sup> Aslan Gündüz, **Limni Adasının Hukuki Statüsü Üzerinde Türk-Yunan Uyuşmazlığı**, Otağ Yayınevi, İstanbul, 1985, s.6.

<sup>229</sup> Andrew Wilson, **The Aegean Dispute**, Adelphi Paper Series, London, 1979, ss.11-12.

amacıyla, özellikle Türkiye'nin Batı ile hava yolu bağlantıları düşünüldüğünde, sivil havacılığa ilişkin uçuşlar konusunda belirgin bir yakınlaşma göstermekle birlikte, bu duyarlılık askeri uçuşlar sırasında ve tatbikatlar sırasında sertleşmeye dönüşmekte, çözümsüzlük ve gerginlik sürmektedir. Türkiye ve Yunanistan arasındaki son gerginlikler sonrasında özellikle Ege Denizi'nde taraflar arasındaki ilişkilerin giderek sertleşmesine koşut olarak taraflar arasında bu gerginliklerin azaltılmasını amaçlayan bir dizi görüşmenin yapıldığı konulardan biri de, özellikle turizm sezonlarında, her iki ülkenin de Ege Denizi'nde gerginliğe ve tırmanmaya yol açabilecek girişimlerden uzak durma kararı olmuştur. Bu bağlamda, Haziran 1997'de Türkiye tek taraflı olarak Ege Denizi üzerinde rutin askeri uçuşların NATO kodlarını kullanacağını ve silahsız olarak uçacaklarını açıklamış ve bunu uygulamaya başlamıştır. Yunanistan'ın da bu yönde çaba göstereceği belirtilmiştir.

Türkiye'nin yukarıda bahsedilen ve Yunanistan ile yaşadığı hava sahası ve FIR sorunu ile Kıbrıs sorunu (Birleşmiş Milletler çatısı altında çözüme ulaşmadan AB'ye üye olan Güney Kıbrıs Rum kesiminin resmen tanınmaması), AB'ye üyelik için müzakere sürecinde değişik fasıllarda olduğu gibi Ulaştırma Politikası faslı ve onunla ilgili olarak hava trafik yönetim mevzuatına uyum aşamasında da bir takım konularda kısıtlı ilerlemeler sağlanmasına sebep olmaktadır. Bugün Rum kesiminin resmen tanınmamasından dolayı Rum tescilli uçakların Türkiye hava sahasını kullanmaları ya da havalimanlarına iniş/kalkış yapmaları yasaklanmıştır. AB'ye üyelik sürecinde veya üyelik sonrası bu sorunların çözüleceği ve Türkiye'nin komşularıyla olan ilişkilerinin normalleşeceği dikkate alınacak olursa özellikle Tek Avrupa Seması ile ilgili mevzuatların üyelik ve sonrası süreçte uygulamaya konulmasının siyasi açıdan değerlendirildiğinde Türkiye için daha faydalı olacağı düşünülmektedir. Ancak aynı zamanda Türkiye, Tek Avrupa Seması için teknik açıdan çalışmalar yapmaya devam etmekte ve özellikle teknolojik alt yapının uyumlaştırılması ve personel lisansları gibi konuları içeren tüzüklere uyum sağlanması hususunda ilerlemeler kaydetmektedir.



İlgili konularda Türkiye'nin AB tüzüklerine uyum durumu Tablo 8'de gösterilmiştir.

**Tablo 8. AB Mevzuatı Çerçevesinde Çıkarılan Yasal Düzenlemeler**

No	Değiştirilecek / Yeni Çıkarılacak / Türk Mevzuatının Adı	Uyum Sağlanması Öngörülen AB Mevzuatı	Düzenlemenin Hazırlanmasından Sorumlu Kurum	Uyum İçin Öngörülen Takvim
1	Hava Trafik Kontrol Hizmetleri Personeli Lisans ve Derecelendirme Yönetmeliği (SHY65-01) (Mevcut düzenlemede değişiklik yapılmıştır.)	Topluluk Hava Trafik Kontrolör Lisansı ile ilgili ortak kuralları belirleyen 5 Nisan 2006 tarih ve 2006/23 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi	Ulaştırma Bakanlığı SHGM ve DHMİ	31 Ocak 2007 tarih ve 26420 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.
2	Hava trafik yönetim hizmetleri ile bağlantılı emniyet hadiselerinin rapor edilmesi ve değerlendirilmesine dair yönetmelik (SHY 65-02) (Mevcut düzenlemede değişiklik yapılmıştır.)	Sivil havacılıktaki hadiselerin raporlanması hakkındaki 13 Haziran 2003 tarih ve 2003/42/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi  Sivil havacılık kaza ve olaylarının araştırılması ile ilgili temel prensiplerin oluşturulmasına ilişkin 21 Kasım 1994 tarih ve 94 /56/EC sayılı Konsey Direktifi	Ulaştırma Bakanlığı SHGM ve DHMİ	30 Ocak 2007 tarih ve 26419 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Kaynak: DHMİ Hava Seyrüsefer Daire Başkanlığı Hava Trafik Müdürlüğü, Ankara, 2007

#### **4.2. SESAR (Single European Sky ATM Research)**

SESAR programı genel bir tanımlamayla Avrupa hava trafik kontrol hizmetleri teknolojik alt yapısının, Tek Avrupa Seması uygulamaları doğrultusunda modernizasyonu projesidir. Programın amacı 2020 yılı itibarıyla Topluluk'ta

güvenilir ve hızlı bir hava taşımacılığı sağlayabilmek için yeni nesil hava trafik yönetim sistemlerinin geliştirilmesini sağlamaktır.<sup>230</sup>

Avrupa hava sahası bugün bölünmüş bir yapıdadır ve Eurocontrol tarafından yapılan tahminlere göre özellikle önümüzdeki 20 yıl boyunca düzenli bir biçimde artacak olan hava trafiği bu yapıdaki hava sahasında daha fazla yoğunluğa ve sıkışıklığa sebep olacaktır. Teknolojik olarak şu an tam kapasiteyle çalışan hava trafik ve onun destekleyici sistemleri ülkeler temelinde değişik yapıdadır ve bu sistemler birbirleriyle uyumsuz bir biçimde hizmet vermektedir. SESAR programı bu bağlamda programa üye ülkeler arasında teknolojik alt yapı ve hava trafik yönetimi uygulamaları alanında uyum sağlayarak, özellikle Avrupa genelindeki bölünmüş ve uyumsuz hava trafik yönetimi anlayışına son vermeyi amaçlamaktadır.

Önümüzdeki 20 yıl boyunca hava trafiğinin bazı bölgelerde 2 hatta 3 katı kadar artacağı tahmin edilmektedir. Yapılan çalışmalara göre mevcut teknolojik alt yapı ve bölünmüş bir hava trafik yönetim yapısı Avrupa hava trafik hizmetlerinde maliyetleri her yıl ortalama 7 milyar Euro arttırmaktadır. Mevcut modelin kullanılmaya devam edilmesi durumunda ise 2020 yılında bu maliyetlerin 14 ile 18 milyar Euro arasında olacağı öngörülmektedir. Bu durum özellikle hava yolu şirketleri için sürdürülebilir bir yaklaşım değildir.<sup>231</sup>

SESAR programının bir diğer özelliği tüm havacılık piyasasına hitap etmesidir. Geçtiğimiz süreçte hava trafik yönetim sistemlerinin geliştirilmesi için birçok çalışmalar yapılmıştır. Fakat hemen hemen bütün girişimler sektördeki diğer oyuncuların bu çalışmalarda söz sahibi olamaması nedeniyle tam anlamıyla başarıya ulaşamamıştır. Avrupa hava trafik yönetimi tarihinde ilk kez SESAR programı kapsamında, Tek Avrupa Seması yasasını desteklemek ve Pan-Avrupa programının oluşumu ve geliştirilmesi için havacılık piyasasının tüm oyuncuları (sivil-asker, düzenleyici kurumlar, havacılık endüstrisi, operatörler ve kullanıcılar) bir araya

---

<sup>230</sup> Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 02.03.2007, L 64, s.1.

<sup>231</sup> Council Regulation (EC) No 219/2007, **On the establishment of a Joint Undertaking to develop the new generation European air Traffic management system (SESAR)**, Brussels, 2007, s.4.

gelmiştir. SESAR programı AB üyesi olmayan üçüncü ülkelerin de katılımına açık olan ve bu ülkelerle de teknolojik ve operasyonel uyumun sağlanmasını amaçlayan bir programdır.

Galileo projesinin başarısından sonra, Avrupa Birliği SESAR projesini ikinci büyük yüksek-teknoloji endüstri programı olarak uygulamaya koymuştur. Buna göre amaçları sayılarla ifade edilecek olursa SESAR:

- Avrupa hava trafik kapasitesini en az 3 katına çıkaracak
- Havacılık alanında güvenliği 10 kat kadar arttıracak
- Çevreye verilen zararı en az %10 kadar azaltacak
- Avrupa ekonomisine 50 milyar Euro katkıda bulunacak
- Avrupa genelinde 200 binin üzerinde nitelikli iş imkânı yaratacaktır.

SESAR programı üç aşamadan oluşmaktadır:<sup>232</sup>

Tanımlama (Definition) Aşaması: Bu aşama 2004–2008 yıllarını kapsamaktadır. Avrupa Birliği Komisyonu ve Eurocontrol tarafından finanse edilmektedir. Bu aşamada Avrupa Hava Trafik Yönetimi Master Planı yayınlanmıştır. Bu plan:

- Performans ve operasyonlar için ayrıntılı gereklilikleri
- Spesifik sistemlerin oluşumu ve gelişimi için hedef tarihleri içeren teknoloji yol haritasını
- Önerilen sistem yapısını
- Ayrıntılı finansman ve uygulama planını içermektedir.

Gelişme (Development) Aşaması: Bu aşama 2008–2013 yılları arasında uygulanacaktır. Bu aşamada tanımlama safhasında tanımlanan yeni nesil teknolojik sistem ve bileşenlerin üretilmesi amaçlanmaktadır. Bu aşamada Komisyon, Galileo modelini temel alarak, proje için tek bir yönetim yapısı oluşturabilmek için kamu ve özel fonların (Topluluk, Eurocontrol, Havacılık endüstrisi ve üçüncü ülkeler) birleştirildiği ortak bir girişim yapısı oluşturacaktır.

---

<sup>232</sup> **SESAR Single European Sky ATM Research**, General Overview, Eurocontrol Brochure, Luxembourg, 2007, s.2.

Yayımla (Deployment) Aşaması: Bu aşama 2014–2020 yıllarını kapsamaktadır. Burada hem Avrupa’da hem de ortak ülkelerde alt yapı sistemlerinin çok geniş bir çapta yaygınlaştırılması ve fonksiyonel kapasitenin genişletilmesi amaçlanmaktadır. Bu ise kamu finansal desteği olmadan tamamen hava trafik hizmet sağlayıcıları ve havacılık endüstrisi tarafından gerçekleştirilecektir.<sup>233</sup>

Bu aşamalarla birlikte SESAR projesiyle sağlanması beklenen bazı teknolojik ilerlemeler şu şekilde olacaktır.<sup>234</sup>

- Yer ve hava aracı arasında yüksek kapasiteli ve dijital ses iletişimi
- İleri trafik akış yönetimi sistemleri
- Hava Trafik Kontrolörleri için otomatik karar destek araçları
- İleri ve güvenilir iletişim ağı
- Optimum iniş-kalkış ve yer hareketlerini düzenleyen ileri sistemler
- Dümen suyu türbülansı tespit sistemleri
- Düşük yoğunluklu bölgelerde hava aracı-temelli hava trafik sistemleri
- Bir uçuşun tüm aşamaları için (İniş-Kalkış-Seyrüsefer) aktif uydu navigasyonu (Egnos-Galileo)

SESAR konusunda Türkiye, görüşlerini Şubat 2007’de Eurocontrol’un Geçici Konsey Koordinasyon Komite Toplantısı ile SESAR Geliştirme Safhasına Eurocontrol’ün katılımına ilişkin Ad Hoc Geçici Konsey Toplantısında dile getirmiştir. Türkiye SESAR programının Eurocontrol tarafından yürütülmesi ve AB’ye üye olan 25 devletin yanı sıra Eurocontrol’e üye olan ancak AB üyesi olmayan diğer 12 ülkenin de bu programın karar mekanizmalarında yer alması gerektiğini belirtmiştir. Türkiye’nin programı desteklediği ancak AB’nin konuya ilişkin olarak hazırladığı tüzüğün, AB üyesi olmayan ülkelere görüş alınmadan tek

---

<sup>233</sup> Commission Of The European Communities, **State of progress with the project to implement the new generation European air Traffic management system (SESAR)**, COM(2007) XXX, Brussels, 2.3.2007, ss.5-6

<sup>234</sup> Directorate General for Energy and Transport, **The SESAR programme: Making air travel safer, cheaper and more efficient**, European Communities, Brussels, 2005, s.5.  
[http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/sesame/doc/2005\\_11\\_memo\\_sesar\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/sesame/doc/2005_11_memo_sesar_en.pdf) (11.09.2007)

tarafli olarak hazirlandiğı ve bunun AB'ye üye olamayan ÷lkelere bir dayatma olduğu ifade edilmiştir. AB raporlarında 3. ÷lke olarak tanımlanan Türkiye'nin yıllardan beri havacılık faaliyetlerini Avrupa ile iç içe yürüttüğu ve Avrupa'daki havacılığın düzenlenmesi çalışmalarına önemli katkılarda bulunduğu vurgulanmıştır. Yapılan sunumlarda, Avrupa Birliği'ne üye olan olmayan veya EASA'ya üyelik ayrımı yapılmadan bu programın, Pan-Avrupa yaklaşımı içerisinde değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. AB üyesi olmayan devletlerin haklarının korunabilmesi için karar mekanizmalarında oybirliğinin esas alınması gerektiği savunulmuş, diğer devletlerin ve özel sektörün bu programa katılım yöntemlerinin çok açık ve şeffaf olarak belirtilmesi ve bu konuda yasal bir alt yapının oluşturulması istenmiştir.<sup>235</sup>

#### 4.1. GALILEO

şu anda dünyada biri Amerikan (GPS) ve biri Rus (Glonass) olmak üzere iki uydu-navigasyon ağı bulunmaktadır. İkiisi de askeri sistemler olarak tasarlandıkları için özellikle Rus sistemi kayda değer bir sivil uygulama üretmemektedir.<sup>236</sup> Son yıllarda hava taşımacılığı sektöründe meydana gelen trafik artışı ve bunun önümüzdeki yıllarda katlanarak artacağını gösteren tahminler ve diğer taşımacılık türlerindeki gelişmeler Avrupa Birliği'nde özellikle sivil ulaşımın ihtiyaçlarına cevap verebilecek bir uydu-navigasyon ağı geliştirme ihtiyacı doğurmuştur. Bu ihtiyaç 2010 yılı için ortak ulaştırma politikasını belirleyen beyaz kitapta vurgulanmış ve bağımsız bir uydu-navigasyon sistemine ihtiyaç duyulduğu vurgulanmıştır. Bu bağlamda AB Galileo adı verilen yeni bir uydu-navigasyon sistemini geliştirmiştir. Galileo, global uydu-navigasyon sistemi (GNSS) alt yapısına Avrupa'nın bir katkısı olacaktır.<sup>237</sup>

GALILEO uydu sistemi Avrupa Birliği ve Avrupa Uzay Ajansı tarafından başlatılan bir girişimdir. Özellikle hava trafiği, hava aracı pozisyon ve haberleşme

---

<sup>235</sup> Bkz: [www.shgm.gov.tr](http://www.shgm.gov.tr)

<sup>236</sup> Kevin M. Corker, "Future air traffic management: technology, operations, and human factors implications", **Air & Space Europe**, Volume 1, Issue 1, January-February 1999, ss. 55-57

<sup>237</sup> European Commission, Cordis Focus Newsletter, **Galileo**, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2006, ss.20-21.

teknolojileri konusunda hava taşımacılığının etkinlik ve güvenliğinin gelişiminde önemli bir projedir. Bu dünya çapındaki sistem hâlihazırda var olan Amerikan GPS sistemine tamamlayıcı nitelikte olacaktır. GALILEO'nun geliştirilme ve konuşlandırılma maliyetleri, 30 uydunun kurulması, fırlatılması ve yerdeki tamamlayıcılarının oluşturulması da dahil olmak üzere, Komisyon tarafından 3,2 milyar Euro olarak hesaplanmıştır. GALILEO'nun 100.000'in üstünde istihdam yaratması ve ortalama yıllık 9 milyar Euro'luk hizmet ve malzeme kontratları üretmesi beklenmektedir.

GALILEO 30 adet uydudan ve ulaşım (araç mevki, yol arama, hız kontrol, kılavuz sistemi, vs.), sosyal hizmetler (yaşlı ve engelliler için yardım gibi), adli sistem ve gümrük hizmetleri (şüphelilerin yerlerinin tespit edilmesi, sınır kontrolleri), kamu işleri (coğrafi bilgi sistemleri), arama ve kurtarma sistemleri ve dağda ya da denizde yön bulma gibi farklı sektörlerle de hizmet sağlayan yer istasyonlarından oluşmaktadır.

Söz konusu sistem aynı zamanda ekonominin birçok sektöründe de gözle görülür avantajlar meydana getirecektir. Örneğin, yol ve raylı ulaşımında yolculuk sürelerini öngörmeyi veya tahmin etmeyi mümkün kılacak veya otomasyonlu araç kılavuz sistemleri sayesinde trafik tıkanıklıklarını azaltmaya veya yol kazalarının sayısını azaltmaya yardımcı olacaktır. Her ne kadar karayolu, demiryolu, hava ve deniz ulaşımı Galileo'nun en sık hizmet sağladığı sektörler olsa da, uydu-navigasyon seyri, balıkçılık ve tarım, petrol arama, savunma ve sivil koruma faaliyetleri gibi alanlara da giderek artan bir fayda sağlamaktadır.

## **5. AB İlerleme Raporları Işığında Türk Sivil Havacılığı ve Hava Trafik Kontrol Hizmetlerinin AB'ye Uyum Durumu**

AB Komisyonu, üyeliğe hazırlanan aday ülkelerin sağladıkları gelişmeleri, Katılım Öncesi Stratejinin bir parçası olarak düzenli bir şekilde AB Konseyi'ne rapor etmektedir. Bu raporlar ilerleme raporu olarak adlandırılmaktadırlar. Raporlar her aday ülke için ve üyelik gerçekleşinceye kadar her yıl hazırlanmaktadır. Raporların

siyasal kriterler ana başlığı altında demokrasi ve hukukun üstünlüğü, insan hakları ve azınlıkların korunması ile bölgesel konular ve uluslar arası yükümlülükler konuları yer almaktadır. Ekonomik kriterler ana başlığı altında işleyen bir Pazar ekonomisinin varlığı ve Birlik içinde piyasa güçleri ve rekabet baskısı ile başa çıkabilme yeteneği değerlendirilmektedir. Son olarak ise müktesebat fasılları<sup>238</sup> başlığı altında değişik konularda AB müktesebatının (yükümlülüklerinin) üstlenilmesine yönelik yapılması gerekenler ve bu başlıklardaki ilerlemeler değerlendirilmektedir. Ulaştırma Politikası da müzakereler sürecinde değerlendirilen müktesebat konularındandır. Tezin bu bölümünde AB İlerleme Raporları ulaştırma politikası başlığı altında Türk sivil havacılığı ve hava trafik kontrol hizmetlerinin AB'ye uyum durumu incelenecektir.

1998, 1999 ve 2000 yıllarındaki İlerleme Raporları'nda Komisyon, havayolu taşımacılığı sektörünün serbestleşmesi yönünde keşif niteliğindeki görüşmelere açık olduğunu belirtmiş; fakat bu konuda herhangi bir gelişme gerçekleşmediğini belirtmiştir. Ayrıca, Türkiye'nin Ortak Havacılık Yönetmelikleri'ne katılmaya hazırlandığı söylenmiştir.<sup>239</sup>

2001 İlerleme Raporu'nda, havayolu taşımacılığında sorumlu Türk idaresinin, bir Sivil Havacılık Otoritesi kurulmak suretiyle yeniden yapılandırıldığı, THY'nin özelleştirilmesine yönelik girişimin başarısız olduğu; fakat sürecin devam ettiği belirtilmiştir. 19 Nisan 2001 tarihinde Türk Sivil Havacılık Kanununda bir değişiklik yapılarak, havayolu şirketlerinin, Ulaştırma Bakanlığı'nın onayı olmaksızın, kendi ücret tarifelerini tespit etme imkânının getirildiği, bunun da rekabetin daha fazla gelişmesini sağlayacağı vurgulanmıştır. Ayrıca, havayolu taşımacılığı alanında, yeni bir havacılık güvenliği izleme sistemi kurulmuş ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), Türkiye'nin kurallara uyumu hakkında memnuniyetini ifade etmiştir.<sup>240</sup>

---

<sup>238</sup> 2007 itibarıyla 33 adet müktesebat başlığı bulunmaktadır.

<sup>239</sup> <http://www.deltur.cec.eu.int!/publishdocs/tr/duzenlirapor2000tr.rtf> (12.11.2007).

<sup>240</sup> <http://www.deltur.cec.eu.int!/publishdocs/tr/RRTurkey2001.pdf> (12.11.2007).

2002 yılındaki İlerleme Raporu'nda, havayolu taşımacılığı alanında Türkiye'nin, sektöre yönelik mevzuat uyumlaştırmasına ve Ortak Havacılık Şartlarını aşamalı olarak uygulamaya devam etmesi ve rekabetin daha da gelişmesine katkıda bulunacak bir sivil havacılık kurumunun oluşturulması gerektiği belirtilmiştir.<sup>241</sup>

2003 yılı İlerleme Raporu'nda son rapordan bu yana kayda değer önemli bir gelişme yaşanmadığı söylendikten sonra, Türkiye'nin özellikle hava güvenliği ve hava trafik yönetimi üzerindeki uyum faaliyetlerine yoğunlaşması gerektiği ifade edilmiştir. Ayrıca, Türkiye'nin Ortak Havacılık Şartları'nı kararlı biçimde uygulama koyması beklenmektedir.<sup>242</sup>

2004 İlerleme Raporu'nda belirtilen en önemli gelişme, bazı özel havayolu işletmelerinin tarifeli iç hat seferlerine başlamasıdır. Buna rağmen, THY'nin konumunu korumaya yönelik mevcut yasal ve özellikle de idari uygulamaların gözden geçirilmesi gerektiği üzerinde durulmaktadır. Bunun dışında Türkiye'nin sınırlı düzeyde olan müktesebat uyumunu daha da geliştirmesi gerektiği vurgulanmıştır.<sup>243</sup>

2005 yılı İlerleme Raporu'nda, uçak ve helikopter pilotlarına lisans düzenlenmesine ilişkin talimatlar ile Onaylı Bakım Kuruluşları Uygulama Tüzüğü'nün yürürlüğe girdiği; fakat bu alanda uygulamanın izleneceği vurgulanmıştır. Slotların tahsisinde müktesebata uygunluğun (Bağımsız Kurul) sağlanması talep edilmiştir. Ayrıca ilk kez, Kıbrıs Havayolları ile diğer Kıbrıs nakliye şirketlerinin Türk ulusal hava sahasını kullanmaları ile Türk ve Kıbrıs sivil havacılık makamları arasındaki iletişime uygulanan kısıtlamalar konusunda herhangi bir ilerleme kaydedilemediği belirtilmiştir. Türkiye'nin, AB üyesi devletlerle yapmış olduğu ikili sözleşmeler çerçevesinde, Topluluk havayolu taşıyıcılarının AB üyesi

---

<sup>241</sup>[http://www.deltur.cec.eu.int!/publishdocs/tr/2002ILERLEMERAPORU DPTtercume.doc\(12.11.2007\).](http://www.deltur.cec.eu.int!/publishdocs/tr/2002ILERLEMERAPORU DPTtercume.doc(12.11.2007).)

<sup>242</sup> [http://www.deltur.cec.eu.int!/publishdocs/tr/duzenlirapor2003tr.rtf\(12.11.2007\).](http://www.deltur.cec.eu.int!/publishdocs/tr/duzenlirapor2003tr.rtf(12.11.2007).)

<sup>243</sup> European Commission, **Turkey 2004 Progress Report**, COM(2004)656 final, Brussels, 06.10.2004, ss.101-102.

[http://ec.europa.eu/enlargement/archives/pdf/key\\_documents/2004/tr\\_tr\\_2004\\_en.pdf\(23.11.2007\)](http://ec.europa.eu/enlargement/archives/pdf/key_documents/2004/tr_tr_2004_en.pdf(23.11.2007))



devletlerle Türkiye arasında çalışmasına izin vermesi ve Topluluk hava taşımacıları arasında milliyetlerine göre ayırım yapmaması gerektiği vurgulanmıştır.<sup>244</sup>

2006 yılındaki İlerleme Raporu'na göre havayolu taşımacılığı alanında bazı gelişmeler kayda değer bulunmuştur. SHGM'ye kanunla mali ve teknik özerklik verildiği, Ulaştırma Bakanı'na bağlı otonom bir kaza araştırma kurulu teşkil edildiği belirtilmiştir. Slot tahsisi prensiplerine dair bir talimat yayımlandığı, slot koordinatörlüğü görevi ve ayrıca teknik ve değerlendirme komiteleri tesis edildiği vurgulanmıştır. Bu alanda müktesebatla uyumlaştırmanın sürdüğü belirtilmiştir. Raporla Türkiye'nin henüz Komisyon ile “yatay havacılık anlaşması” müzakerelerine başlamamış olup, Topluluk hukukunun temel bir gerekliliği olan Topluluk tahsisini kabul etmediğine değinilmiştir. Türk ulusal hava sahasını kullanmayı amaçlayan (G.)Kıbrıs hava araçlarına uygulanan kısıtlamaların kaldırılması konusunda ilerleme olmadığı vurgulanmıştır.<sup>245</sup>

Son olarak 2007 ilerleme raporuna göre hava taşımacılığı alanında gelişmeler kaydedildiği belirtilmiştir. Hava taşıyıcıları için mesuliyet sigortası, hava trafik kontrolörlerinin lisansı ve değerlendirilmesi, emniyet olaylarının raporlanması ve değerlendirilmesi gibi alanlarda uygulamaya ilişkin düzenlemelerin yapıldığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün yeniden yapılanmasını tamamladığı, çalışan sayısını artırdığı ve Antalya'da bir şube açtığı belirtilmiştir.

Raporla olumsuz olarak Türkiye'nin henüz Komisyon ile “yatay havacılık anlaşması” müzakerelerine başlamamış olup, Topluluk hukukunun temel bir gerekliliği olan Topluluk tahsisini kabul etmemesine değinilmiştir. Raporla göre Hava Trafik Yönetimi konusunda bölgesel işbirliği yetersiz bulunmuştur. Türkiye ve

---

<sup>244</sup>European Commission, **Turkey 2005 Progress Report**, COM (2005) 561 final, Brussels, 09.11.2005, s.84.

[http://ec.europa.eu/enlargement/archives/pdf/key\\_documents/2005/package/sec\\_1426\\_final\\_progress\\_report\\_tr\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enlargement/archives/pdf/key_documents/2005/package/sec_1426_final_progress_report_tr_en.pdf) (24.11.2007)

<sup>245</sup>Commission Of The European Communities, **Turkey 2006 Progress Report**, COM(2006) 649 final, Brussels, 08.11.2006, s.48.

[http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key\\_documents/2006/nov/tr\\_sec\\_1390\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key_documents/2006/nov/tr_sec_1390_en.pdf) (24.11.2007)

G.Kıbrıs'ta bulunan hava kontrol merkezleri arasındaki iletişimsizliğin Lefkoşa Uçuş Bilgi Bölgesi'ndeki hava güvenliğini tehlikeye attığı vurgulanmıştır.<sup>246</sup>

AB İlerleme Raporları Türkiye'nin adaylık sürecinin resmileştiği Helsinki Zirvesi'nden itibaren incelendiğinde sivil havacılık alanında önemli gelişmeler kaydedildiği görülmektedir. Başlangıçta yavaş ilerleyen uyum çalışmaları özellikle 2003 yılından sonra liberalleşen iç Pazar ve artan taleple birlikte biraz daha hız kazanmıştır. Türkiye'nin özellikle Eurocontrol, JAA, ICAO, ECAC gibi sivil havacılığın uluslar arası düzenleyicilerine olan üyeliği ve bu kuruluşların standart ve kurallarını uygulaması da teknik açıdan AB'ye olan uyumunu hızlandırmaktadır. Ancak siyasi açıdan bakıldığında Türkiye, özellikle hava trafik yönetimi mevzuatını kapsayan Tek Avrupa Seması tüzüklerine tezde daha önce ele alınan konular sebebiyle, uyum çalışmalarını üyelik perspektifinde değerlendirmektedir. Ayrıca özellikle son ilerleme raporlarında AB, Türkiye'nin Komisyon ile yatay havacılık anlaşması müzakerelerine başlamamış olup, Topluluk hukukunun temel bir gerekliliği olan Topluluk tahsisini kabul etmemesine değinmektedir. Burada da Türkiye'nin siyasi açıdan komşuları, özellikle Kıbrıs Rum Kesimi ile yaşadığı sorunlar ortaya çıkmakta ve bu anlaşmalara Türkiye'nin taraf olmasını engellemektedir. Çünkü Türkiye AB Komisyonu ile bir yatay havacılık anlaşması imzaladığında ve Topluluk tahsisini kabul ettiğinde bu anlaşmayı aslında AB'ye üye tüm ülkelerle imzalamış olacaktır. Bu da hava sahası ve limanlarını bir AB üyesi ülke olan Kıbrıs Rum kesimi uçaklarına açma anlamına gelecektir ve dolaylı olarak Rum Kesimi tanınmış olacaktır. Türkiye bu yüzden karar mekanizmalarında yer almayacak olması ve Rum Kesimi'nin de bu anlaşmalara dahil olması sebebiyle Komisyon ile yatay anlaşma imzalamamakta ve Topluluk tahsisi kavramını kabul etmemektedir. Bu konuların da Türkiye tarafından üyelik perspektifinde değerlendirilmesi beklenmektedir.

---

<sup>246</sup>Commission Of The European Communities, **Turkey 2007 Progress Report**, COM(2007) 663 final, Brussels, 06.11.2007, s.48.  
[http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key\\_documents/2007/nov/turkey\\_progress\\_reports\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key_documents/2007/nov/turkey_progress_reports_en.pdf)  
(25.11.2007)

## SONUÇ

Avrupa Topluluğu'nda ulaştırma politikası konusu ilk defa “Avrupa Ekonomik Topluluğu”nu kuran 1957 Roma Antlaşması ile gündeme gelmiştir. Söz konusu Antlaşma, ulaştırmayı Avrupa ekonomik entegrasyonunun gerçekleştirilebilmesi için temel politikalar geliştirilmesi gereken alanlardan biri olarak tanımlamıştır. Topluluk genelinde Gümrük Birliği'nin de tamamlanmasının ardından Tek Pazar'ın sağlıklı işleyebilmesi için Avrupa sınırları içerisinde malların ve insanların serbest dolaşımının kolaylaştırılması gerekmekteydi. Bu aşamada ulaştırma politikasının üye ülkeler arasında uyumlaştırılması ihtiyacının doğması, ulaştırmayı Topluluk politikalarının merkezine yerleştirmiştir. Esasen Avrupa taşımacılık politikasının şekillenmeye başlaması 30 yıl almıştır. İlk dönemde hizmet sunumu serbestisi ilkesinin uygulanması ve sektörde rekabet kurallarının yerleştirilmesi uygulamaları üzerine yoğunlaşmıştır. Ancak Komisyon'un bu alandaki çalışmaları Avrupa Konseyi'nin isteksizliğiyle karşılaşması, daha doğrusu üye ülkelerin ulaştırmayı tekellerinde tutmak istemeleri üzerine konu 1983 yılında Avrupa Toplulukları Adalet Divanı'na taşınmıştır. Divan, verdiği kararda, Konsey'in OUP'nin kurulması konusunda hatalı olduğu hükmüne varmış ve bu husustaki kararlara uyması konusunda Konsey'e baskı yapmıştır. Ancak bu gelişmeden sonra entegre bir modlararası ulaştırma sistemi kurmayı amaçlayan düzenleyici çerçeveler oluşturulabilmiştir.

AT ulaştırmasına ilişkin somut gelişmeler, ulaştırma ağının geliştirilmesi yönünde kararların alındığı 1993 yılındaki Maastricht Antlaşması ile başlamıştır. Gerçekten, Trans European Network (TEN-T) kavramının ortaya konulması, ortak ulaştırma bağlamında siyasi, kurumsal ve finansal temellerin güçlendirilmesi bu aşamada gerçekleştirilmiştir. Avrupa Komisyonu tarafından Eylül 2001'de yayınlanan “2010 yılı için Ortak Taşımacılık Politikası; Karar Verme Zamanı” başlıklı Beyaz Kitap, AT ulaştırma politikasında önemli bir yere sahiptir. Söz konusu çalışmada, modern, sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin oluşturulması için ekonomik kalkınma ile toplumun kalite ve güvenlik talepleri arasında bir denge kurulması amaçlanmaktadır. Ortak Ulaştırma Politikası konusu Türkiye ile AT

arasında süren katılım müzakerelerin en kapsamlı konu başlıklarından birini oluşturmaktadır. Ortak Ulaştırma Politikasına yönelik programlar ve ilgili mevzuat, toplam AT müktesebatının yaklaşık % 10'unu kapsamaktadır. Avrupa Topluluğu'nun "Ortak Ulaştırma Politikası" başlığı altındaki mevzuatı, karayolu, demiryolu, iç suyuolları, kombine taşımacılık, hava ve deniz taşımacılığını kapsamakla beraber, teknik güvenliğe ilişkin standartlar, sosyal standartlar, devlet yardımlarının denetimi ve iç ulaşım pazarında piyasanın serbestleştirilmesi gibi konuları da içermektedir.

Ortak Ulaştırma Politikası genel hatlarıyla ulaşım sektöründeki AT standartlarını yansıtmaktadır. Bu standartlar AT üyesi ülkelerin vatandaşlarının kamu hizmetleri alanındaki sosyal hak ve özgürlüklerinin korunması kadar, Topluluk sınırları içerisindeki ekonomik rekabetin korunması, sürdürülebilir kalkınmanın sağlanması için de önem taşımaktadır. OUP'nin mantığı, hizmeti yapan işletmeye, kullanılan araca ya da taşınan mala, ait olduğu ülke dolayısıyla farklı işlem yapılmasını önlemek ve ulaştırma hizmetlerinde bir ortak pazar yaratmaktır. OUP, kullanıcıları, yani insan ögesini ulaştırma politikasının merkezine oturtturarak sahip oldukları hizmet seçeneklerini ve kalitesini artırmayı ve fiyatları düşürmeyi amaçlamaktadır.

OUP daha önce de bahsedildiği üzere farklı alt sektörlerden oluşmaktadır. Havayolu ulaşımı ve bu alt sektör için oluşturulan Ortak Havacılık Politikası ise OUP kapsamında Birlik içinde uyumun özellikle sağlanması gerektiği vurgulanan önemli bir alt sektör olarak değerlendirilmektedir. Havacılık sektörü yapısı ve sosyo-ekonomik önemi itibarıyla sadece Birlik içerisinde değil tüm dünyada ulaştırma türleri arasında özel bir yere sahiptir. Aralık 1944'te Franklin Roosevelt ve akranları sivil havacılığın temel kurallarını belirleyen Chicago Sözleşmesi'ni imzaladıklarında uluslararası sivil havacılığın gelecekteki gelişiminin tüm dünyadaki ülke ve insanlar arasındaki anlaşmazlıkların çözümü ve dostluk ilişkilerinin muhafazasında önemli bir yere sahip olacağını öngörmüşlerdir. Yaklaşık 65 yıl sonra bugün bu öngörü gerçekleşmiş ve hava taşımacılığı uluslararası toplumun barış, ekonomik refah ve sosyal gelişiminde önemli bir yer edinmiştir. Bugün tüm dünya genelinde hava

taşımacılığı sektörü doğrudan ve dolaylı olarak yaklaşık 30 milyon kişiye iş imkânı sağlamaktadır. Havacılık sektörü uluslar arası iş dünyası ve turizm sektörleri açısından özellikle gelişmekte olan ülkelerde hayati öneme sahiptir. Turistlerin tüm dünyada %40'dan fazlası hava taşımacılığı ile seyahat etmektedir. Havacılığın küresel ekonomiye doğrudan ve dolaylı finansal katkısı yaklaşık olarak 3260 milyar dolar olarak tahmin edilmektedir ve bu miktar dünya gayrı safi milli hâsılasının %8'ine denk gelmektedir. Dünyada yaklaşık 900 hava yolu şirketi, 23000 uçakla, 1670 havaalanında ve 160 hava seyrüsefer hizmet sağlayıcısı tarafından yönetilen milyonlarca kilometrelik bir ulaşım ağında hizmet vermektedir. Havacılık sektörü ayrıca kara ve demiryolu ulaşımından farklı olarak ulusal hazineler için ödediği doğrudan vergiler itibariyle net bir katkıya sahiptir.

Hava ulaştırması sektörü Avrupa Birliği ekonomisi için de, 130'dan fazla tarifeli havayolu şirketi, 450 havaalanı ağı ve 60 seyrüsefer hizmet sağlayıcıyla önemli bir katkıya sahiptir. Avrupa gayrı safi milli hâsılasına katkısı yaklaşık 220 milyar dolardır. Sektör Birlik genelinde doğrudan ve dolaylı olarak 3 milyondan fazla istihdam sağlamaktadır. Sadece havayolu şirketleri ve havaalanları Avrupa gayrı safi milli hâsılasına 120 milyar Euro'dan fazla katkıda bulunmaktadır. İnsanlar ve bölgeler arasında bağlantıyı sağlamasıyla hava ulaştırması Birlik içerisinde entegrasyon ve rekabetin sürdürülebilmesinde anahtar role sahiptir.

Avrupa Birliği'nde hava ulaştırmasının ekonomik ve sosyal olarak bu kadar büyük bir öneme sahip olmasında ve sektörün her geçen yıl hızla büyümesinde 90'lı yıllardan itibaren hava taşımacılığı için oluşturulan Tek Pazar uygulamaları önemli rol oynamıştır. Bu yıllar öncesinde hava taşımacılığı geleneksel olarak, devletlerin sahip olduğu ulusal bayrak taşıyıcı havayolu şirketleri ve havaalanları hâkimiyetinde olan, kural yoğun bir endüstri görünümündeydi. Ancak daha sonraları özellikle ABD'deki deregülasyon ve liberalizasyon hareketlerinin etkisi ve sivil havacılıkta etkin bir iç pazar oluşturma ihtiyacı Avrupa Birliği'nde havacılık sektöründe özellikle rekabet açısından ortak bir politika ve bu bağlamda yeni düzenlemeler ihtiyacı doğurmuştur. AB bu düzenlemeleri üç liberalizasyon paketi halinde gerçekleştirmiştir.

Hava ulaştırması sektöründe liberalizasyon çalışmaları sonucunda önemli gelişmeler olmuştur. Üye ülkeler, yüzde 20'si tarifeli uçuş düzenleyen olmak üzere toplam 800 havayoluna lisans vermişlerdir. Hem üye ülkelerin kendi iç taşımacılık pazarında hem de kendi aralarındaki uluslar arası taşımacılık pazarında rekabet hissedilir derecede artarken, taşıyıcılar yolcular için sık sık indirimli ve promosyonlu ücretler sunmuşlardır. Havacılıkta liberalizasyon hareketleriyle tek pazarın oluşmaya başlaması daha çok bölgenin birbirine hava yolu ile bağlanabilmesini sağlamış bu doğrultuda havayolu bağlantıları %170 oranında artış göstermiştir. Liberalizasyon düzenlemeleri rekabeti arttırmış ve 1992 ile 2006 yılları arasında iki ve daha fazla rakip havayolu şirketinin hizmet verdiği rota sayısı %300 artış göstermiştir. Yapılan alışmalar Avrupa havacılık sektöründe ayrıca Low Cost Carrier (Düşük Maliyetli Taşıyıcılar)'lerin pazara girişini kolaylaştırmıştır. Koltuk kapasite oranları %1 olan bu tip taşıyıcıların 2006 yılı itibariyle koltuk kapasite oranları %28'e yükselmiştir.

Amerika'da başlayan ve Avrupa ile devam eden liberalizasyon hareketi Türkiye'de etkisini özellikle 2003 yılından sonra göstermiştir. Havacılık sektöründe hız kazanan liberalleşme hareketleri, pazarın rekabete açılması, havayolu taşıma şirketleri arasında bayrak taşıyıcısı (Türkiye'de Türk Hava Yolları) şirketlere olan devlet desteğinin kesilmesi ve bölgesel havacılığa verilen önem Türkiye'de bu yıldan sonra daha çok ivme kazanmıştır. Turizm ve iç hatlarda yaşanan talebe bağlı olarak devletin de iç hat yolculuklarda bilet başına alınan bazı vergilerde indirim yapması havayolu taşımacılığına yeni bir hareket getirmiştir. Bu uygulama ile pazara birçok yeni özel hava yolu taşıyıcısı firma girmiş ve bu sektörde gerçek anlamda bir rekabet ortamı yaratılmıştır. Bunun sonucunda ise, tarifersiz taşıyıcı olarak faaliyet gösteren bazı özel havayolu işletmeleri tarifeli iç hat seferleri düzenlemeye başlamışlar ve uçak sayılarını talep ve ihtiyaç doğrultusunda arttırmışlardır. Bu dönemde dünyada sivil havacılık sektöründe büyüme oranı ortalama %5 iken, Türkiye %30'luk büyüme ile Eurocontrol ve IATA gibi uluslararası kuruluşlar tarafından, 2015 yılı için öngörülen toplam trafik artışını 2005 yılı içerisinde yakalamıştır. 2002 yılında sadece Türk Hava Yolları (THY) tarafından 2 merkezden 25 noktaya yapılan tarifeli iç hat seferleri, bugün itibariyle 5 havayolu işletmesi tarafından ve 7 Merkezden olmak

üzere toplam 38 noktaya gerçekleştirilmektedir. Gelineen bugünkü durum itibariyle 2003 yılı ile 2006 yılı sonuna kadar olan zaman diliminde iç hat yolcu taşımacılığında % 239, dış hat yolcu sayısında % 31, taşınan yük iç hatta % 106, dış hatta % 39, uçak trafiği iç hatta % 119, dış hatta ise % 31 oranında artış sağlanmıştır.

Son yıllarda yukarıda rakamlarla da ifade edildiği üzere hava ulaştırması alt sektörü özellikle Avrupa'da inanılmaz bir büyüme gerçekleştirmiştir. Bu bağlamda Avrupa Birliği ortak bir havacılık politikası oluşturma ihtiyacı duymuştur. Buna göre AB ortak havacılık politikası mevzuatı genel olarak iç pazar, yolcu hakları, havacılık güvenliği, havacılık hizmetlerinin lisanslandırılması, çevrenin korunması ve havacılık politikasının uluslar arası boyutu üzerinedir. Bu düzenlemeler arasında, her yıl katlanarak artan hava trafiğinin yönetimi ile ilgili olarak oluşturulan mevzuat ise havacılık sektörü için kilit bir öneme sahiptir. Avrupa hava sahası bugün bölünmüş bir yapıdadır ve Eurocontrol tarafından yapılan tahminlere göre özellikle önümüzdeki 20 yıl boyunca düzenli bir biçimde artacak olan hava trafiği bu yapıdaki hava sahasında daha fazla yoğunluğa ve sıkışıklığa sebep olacaktır. Teknolojik olarak şu an tam kapasiteyle çalışan hava trafik ve onun destekleyici sistemleri ülkeler temelinde değişik yapıdadır ve bu sistemler birbirleriyle uyumsuz bir biçimde hizmet vermektedir. Yapılan araştırmalara göre mevcut teknolojik alt yapı ve bölünmüş bir hava trafik yönetim yapısı Avrupa hava trafik hizmetlerinde maliyetleri her yıl ortalama 7 milyar Euro arttırmaktadır. Mevcut modelin kullanılmaya devam edilmesi durumunda ise 2020 yılında bu maliyetlerin 14 ile 18 milyar Euro arasında olacağı öngörülmektedir. Bu durum ise özellikle hava yolu şirketleri için sürdürülebilir bir yaklaşım değildir. Bu doğrultuda AB, hava trafik yönetiminde uyumun sağlanması ve artan talebe cevap verebilmek için önemli proje ve programlar geliştirmiş ve bunları yasal düzenlemeler desteğinde uygulamaya koymuştur. AB hava trafik yönetiminde en önemli proje ve düzenlemeler Tek Avrupa Seması (Single European Sky), SESAR (Single European Sky ATM Research) ve Galileo programıdır. Özellikle Tek Avrupa Seması düzenlemeleri AB hava trafik hizmetlerinin entegrasyonunda yasal mevzuatı belirlemektedir. Bu mevzuatın başlıca konularını ise Hava Sahası, Hizmet Sağlama, Ücretlendirme ve Ekipmanlar ile ilgili tüzükler oluşturmaktadır.

Hava ulaştırması yapısı itibariyle ortak standart ve kuralların ciddi bir biçimde uygulanması gereken bir ulaştırma türüdür. Türkiye dünyada ve Avrupa’da sivil havacılığı düzenleyen ICAO, ECAC, JAA, EUROCONTROL gibi uluslararası kurumlara üye durumundadır ve bu kurumların belirlediği ortak standart ve kuralları uzun yıllardan beri uygulamaktadır. Özellikle uzun yıllardan beri EUROCONTROL’e olan üyeliği Türkiye’nin hava trafik yönetiminde Avrupa Birliği standartlarına uyumunu hızlandırmıştır. Türkiye AB hava trafik yönetiminde güncel mevzuatı belirleyen Tek Avrupa Seması tüzüklerine de uyum çalışmalarını sürdürmektedir. Ancak Türkiye’nin özellikle AB üyesi Kıbrıs Rum kesimini tanımaması ve Yunanistan ile yaşanan ve hava sahası ile de ilgili olan sınır sorunları ilgili tüzüklere uyum çalışmalarını yavaşlatmakta ve bu çalışmaların daha çok üyelik perspektifinde sonuçlandırılmasını zorunlu kılmaktadır. AB ilerleme raporlarında da sadece hava trafik hizmetleri açısından değil sivil havacılıkla ilgili diğer hususlarda da Kıbrıs Rum kesiminin tanınmaması ve Türkiye’nin tüm havalimanı ve hava sahasının kullanımını Rum tescilli uçakların kullanımına yasaklaması diğer fasıllarda olduğu gibi Ulaştırma Politikası faslında da AB ile olan müzakere sürecinde Türkiye’nin karşısına bir engel olarak çıkmaktadır.

Avrupa Birliği’ne üyelik sürecinde Türkiye hava trafik kontrol hizmetlerinin uyum durumu incelendiğinde Türkiye’de hava seyrüsefer hizmet sağlayıcısı olan Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü’nün özellikle Tek Avrupa Seması tüzüklerine uyum konusunda sonuçları her ne kadar üyelik ve sonrası perspektifte değerlendirilse de gerekli alt yapı çalışmalarını sürdürdüğü görölmektedir. Kurum ayrıca ölkemizde de katlanarak artan hava trafiği bağlamında teknik alt yapının iyileştirilmesi ve bu alt yapının AB ölkeleriyle uyumu doğrultusunda SMART (Systematic Modernization of Air Traffic Management Resources in Turkey) yani Türkiye’deki Hava Trafik Yönetim (ATM) Kaynaklarının Sistematik Modernizasyonu projesini hayata geçirmiştir. SMART Projesi kapsamında, iki FIR’dan oluşan Türkiye hava sahası tek hava sahasına dönüştürülecek ve Esenboğa Hava Limanında kurulacak olan Ankara ACC, tüm Türkiye hava sahasının tek bir merkezden idare edilebilmesini sağlayacaktır. Proje ile ayrıca, kullanılacak yeni teknolojiler ile hava trafik kontrolörlерlerinin iş yükünü



azaltmak, hava trafik kontrol hizmetlerinde kalite ve uçuş emniyetine yönelik tedbirleri arttırmak, hava trafik kontrol otomasyon ve fonksiyonlarında çağrı yakalamak, hava trafik yönetim sistemini sivil hava trafik kontrol kapsamında uluslararası veri paylaşımına açık hale getirmek, AB Tek Avrupa Seması FUA konseptine uyum ve önemli bir unsur olan gelişmiş recording & playback fonksiyonlarına sahip olmak amaçlanmaktadır. Hava Trafik Kontrolörlerinin eğitimini de içinde barındıran SMART projesi; personel lisansları ve hava trafik güvenliği gibi konuları da içermektedir. Toplam maliyeti 87 milyon Euro olan projenin 2009 yılında tamamlanması planlanmaktadır. Ara modernizasyon çalışmaları ise havalimanlarında devam etmektedir ve SMART projesi kapsamında yenilenen sistemlerin kullanımına bu yıl içerisinde geçilmesi planlanmaktadır.

Hava ulaştırma sektörünün hızla büyümesi doğrultusunda Avrupa Birliği özellikle hava trafiğinin yönetiminin emniyetli fakat aynı zamanda etkin ve verimli bir biçimde yapılması için çalışmalar yapmaktadır. Türkiye’de de AB mevzuatına uyum ve teknik alt yapının geliştirilmesi konularında gerekli çalışmalar sürdürülmektedir. Ancak sadece mevzuat uyumu çalışmaları özellikle verimliliğin arttırılmasında yeterli olmamaktadır. Bu bağlamda ülkemizde başka düzenlemelerin de yapılması gerekliliği göz önünde bulundurulmalıdır.

İdari Yapılanma açısından Türkiye hava trafik hizmet sağlayıcısı olan Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürlüğü tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk, sorumluluğu sermayesi ile sınırlı, Ulaştırma Bakanlığı ile ilgili ve en son hukuki düzenlemeyle hizmetleri imtiyaz sayılan bir Kamu İktisadi Kuruluşudur (KİK). DHMI şu anda uluslararası anlaşmalar gereği hava seyrüsefer ve meydan işletme görevini birlikte sürdürmektedir. DHMI’nin mevcut idari yapılanması ise günümüzde özellikle AB tarafından benimsenen seyrüsefer hizmetlerinde verimli ve kaliteli bir hizmet verilmesinde bir takım yavaşlamalara neden olmaktadır. Mevcut yapılanma ile hizmet sağlayıcı özellikle yatırım ve personel kararlarında ilgili olduğu bakanlık, kamu ihale kurumu, rekabet kurumu, maliye bakanlığı ve hazine gibi kurumların da vereceği kararlara bağlı olmakta ve bu bürokrasi hızla alınması gereken bu önemli kararların alınmasını ve

gerçekleştirilmesini engellemektedir. Örneğin 2000’li yılların başlarında gerçekleştirilmesi planlanan SMART projesi ihalesi, finansmanının tamamına yakını Eurocontrol teşkilatı tarafından karşılanacak ve hazineye hiç bir yük getirmeyecek olmasına rağmen Türkiye’deki ihale kanunları gereği ertelenmiş, ihaleler yeniden yapılmak zorunda kalmış ve projenin bitirilmesi 2010’lu yıllara kalmıştır. Günümüz global ekonomi ve yönetim koşullarında ise birçok devlet, bürokrasinin yavaş ve ağır mekanizmasından etkilenmeyecek bağımsız hava seyrüsefer hizmet sağlayıcı kurum düzenlemeleri oluşturmuştur. Geleneksel yaklaşımda yatırım karar ve riskleri hükümete ait olduğu için havacılık endüstrisi içindeki rekabet kuralları ikinci plana atılmakta ve bu da karlılığı düşürmektedir. Oysaki özerk ve kararlarında bağımsız bir kurum içinde kar ve risk durumu kurumun sorumluluğunda olduğundan verimlilik ve performans ana hedefler olarak büyümeyi hızlandırmaktadır. Hükümet bütçesinin kısıtlayıcı kuralları dışına çıkabilmek aynı zamanda esneklik ve çabukluk, gelişme ve ani oluşan koşullara uygun akılcı çözümler üretebilme avantajı sağlamaktadır.

İdari yapılanma ile ilgili önemlilik arz eden bir diğer husus DHMİ’nin şu anda hava seyrüsefer ve meydan işletme görevini birlikte sürdürüyor olmasıdır. Fakat AB’ye üye ve aday ülkeler içinde sadece Türkiye ve Polonya hava seyrüsefer hizmetlerini ve havaalanları işletmeciliğini aynı organ eliyle yürütmektedir. Diğer ülkelerdeki yapılar incelendiğinde meydan işletmeleri özelleşmiş olup seyrüsefer hizmetleri ayrı bir yapı altında oluşturulmuşlardır. EUROCONTROL’un 2000’li yıllar sonrası için hazırlamış olduğu ve AB Komisyonu tarafından da benimsenen Hava Trafik Yönetim Stratejisi (EATM 2000+)’ne göre de Hava Seyrüsefer Hizmet sağlayıcısı ile Meydan İşletmelerinin tamamen birbirinden bağımsız kurumlarca yönetilmesi benimsenmiştir. Şu anda Türkiye hariç diğer ECAC ülkeleri yapılanmalarını bu şekilde tamamlamış olup son olarak Bulgaristan Devleti bu yapılanmayı başarı ile hayata geçirmiş ve hizmet kalitelerini her geçen gün en üst noktaya taşımıştır. Ülkemizde de bu ayırım sağlandığı takdirde Avrupa Birliğine üyelik sürecinde havacılık alanındaki alt yapının eksiksiz oluşumu, daha etkin bir yönetim ve gerekli kararları süratle alabilme ve bunun sonucunda faydalı yatırımlar yapabilme, EUROCONTROL’un; ekipman, eğitim ve teknoloji konusunda Hava

Seyrüsefer Hizmetleri için yaptığı maddi desteklerden diğer ülkelerin aldığı oranlarda pay alabilme imkanı ve bu şekilde sağlanacak desteğin Türk ekonomisine katkısı sağlanmış olacaktır.

AB üyesi ülkeler hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları için özellikle İngiltere, Fransa, Almanya, İtalya gibi gelişmiş ülkeler ve Eurocontrol'de insan faktörü kilit bir öneme sahiptir. İlgili kurumlar bu doğrultuda özellikle hava trafik kontrolörlerine büyük yatırımlar yapmaktadır. Bu yatırımlar kapsamında personel özlük hakları ve eğitimi önemli bir yer tutmakta ve hizmet sağlayıcılar insan kaynakları yönetimine kurumlarında ayrı bir alt yapılanma olarak önem vermektedirler. İnsan faktörüne verilen önem personel seçim aşamasında başlamakta ve önemi tüm dünyada kabul gören ve dünyanın en stresli meslekleri arasında üst sıralarda yer alan hava trafik kontrolörlüğüne aday olan kişiler çok aşamalı ve zor sınavlardan geçerek bu mesleği yapmaya hak kazanabilmektedirler. Türkiye'de ise hizmet sağlayıcının verdiği kurslar yoluyla hava trafik kontrolörü olmak isteyen adaylar merkezi olarak yapılan devlet memurluğu sınavından (KPSS) yüksek bir puan almak ve genel şartlara haiz olmaları koşulu ile hava trafik kontrolörü olabilmektedirler. Bu bağlamda ülkemizde de gelişmiş ülkelerde olduğu gibi personel alımında çok aşamalı testlerin uygulanması, özellikle yabancı dil bilgisinin tam anlamıyla ölçülmesi, sivil havacılık eğitimi konusunda uzman bir kurum olan Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu'nda özellikle hava trafik kontrol ve pilotaj bölümlerinin kontenjanlarının arttırılarak eğitim kalitesinin daha da üst seviyelere taşınması, sözü edilen bölümlere girişte kabul edilen mevcut ÖSS sınav puanının değiştirilerek bu puan seviyesinin tıp ya da mühendislik bölümlerine giriş için gerekli olan puan seviyelerine çıkarılması ve seyrüsefer hizmet sağlayıcı ile üniversite işbirliğinin geliştirilmesi de personel kalite ve verimliliğinin arttırılmasında faydalı olacaktır.

Havacılık ve özellikle hava trafik yönetimi devamlı gelişen dinamik bir yapıya sahiptir. Değişiklikleri takip edebilmek, çağın gerekliliklerine ayak uydurabilmek için ise eğitim büyük önem arz etmektedir. Ülkemizde ise hava trafik yönetiminde bu konuda aslında yine idari yapılanmadan kaynaklanan eksiklikler bulunmaktadır. Mevcut sistemden kaynaklanan ATC birimlerindeki yanlış yapılanma

gelişmenin önünü engellemekte ve Avrupa ülkelerinde olduğu gibi yılda en az iki kez yapılan mesleki yenileme eğitimleri yeterince yapılamamaktadır. Hizmet içi eğitimler yine sistemden dolayı yetersiz kalmaktadır. Yapılan harcamaların tümünün Eurocontrol tarafından karşılanmasına rağmen Eurocontrol tarafından yıllık olarak planlanan eğitim faaliyetlerine katılım sağlıklı olarak yapılamamaktadır. Bu da hizmet kalitesinin diğer ülkelere göre düşük olma riskini doğurmaktadır.

Özlük hakları konusunda ise Türkiye, Birlik üyesi ülkeler arasında son sırada yer almaktadır. Ödenen ücretler ve sosyal haklar hesaba katılarak Eurocontrol tarafından yapılan bir araştırmaya göre hava trafik kontrolörü maliyeti AB'ye üye ülkelerde çalışılan saat bazında ortalama olarak 81 Euro civarındadır. Türkiye'de ise bu oran 16 Eurodur. İspanya'da bu oran 160, İsviçre ve Belçika'da 114, Portekiz'de ise 110 Euro civarındadır. Yani Türkiye'de görev yapan kontrolörler İspanya'da çalışan meslektaşlarının onda biri kadar maddi ve sosyal olanaklara sahiptirler. Ancak ilginçtir ki yine Eurocontrol verilerine göre, Türkiye hava trafik kontrol hizmetleri verimlilikte İspanya'nın önünde yer almaktadır. Emeklilik ödemelerinde de ülkemiz AB'ye üye ülkeler arasında en son sırada yer almaktadır. Özlük hakları gelişmiş ülkelerde sadece maddi imkânların iyileştirilmesi olarak düşünülmemektedir. Örneğin AB'ye üye çoğu ülke hava seyrüsefer hizmet sağlayıcısı, hava trafik kontrolörleri açısından hiç istenmeyen bir durum olan yakın geçme (airmiss) hadiseleri sonrası ilgili kontrolörlere psikolojik destek programları uygulamaktadır. Yeni üye olan çoğu AB ülkesinde dahi seyrüsefer hizmet sağlayıcı kurumlarda bu tip durumlar için psikologlar istihdam edilmektedir. Ayrıca son zamanlarda önemli bir kavram olan ve kısaca "psikolojik ilk yardım" olarak tanımlanabilecek CISM (Critical Incident Stress Management) programı da yakın geçme hadiselerinden sonra travma yaşayan hava trafik kontrolörlerinin işe yeniden adaptasyonlarının en kısa zamanda sağlanabilmesi için İngiltere, Almanya, İtalya Avusturya, Finlandiya, Norveç, Hollanda, Portekiz, İsveç ve İsviçre'de başarıyla uygulanmaktadır. Bu ülkelerde ayrıca hava trafik kontrolörleri için yine yaşanan istenmeyen hadiseler doğrultusunda lisanslarını kaybetme ihtimallerine karşın lisans sigortası yapılmaktadır.

Kariyer planlaması Avrupa hava seyrüsefer hizmet sağlayıcılarının önem verdiği bir diğer konudur. İş doyumunu her meslek grubunda olduğu gibi hava trafik kontrolörlüğü mesleğinde de çok önemlidir. Uzun yıllar boyunca aynı radar başında, aynı yerde ve aynı ücret ve sosyal imkanlarla görev yapmak kontrolörler için motivasyon eksikliğine sebep olabilmektedir. Bu doğrultuda gelişmiş ülkeler ve Eurocontrol kurumlarında kontrolörler için alternatif kariyer imkanları yaratmışlardır. Ayrıca hava sahası sınıflandırılmasıyla beraber yapılandırılan meydan kategorizasyonu da Eurocontrol üyesi ülkelerde uygulanmaktadır. Çoğu ülkede göreve yeni başlayan hava trafik kontrolörleri, öncelikle küçük bir meydana çalışmaya başlamakta ve görevi süresince katıldığı ara sınavlar ve performansına göre daha üst kategorideki bir meydana isteği doğrultusunda görevlendirilmektedir ve bunu bir kariyer basamağı olarak değerlendirmektedirler. Ülkemizde ise hava sahası sınıflandırması ve meydan kategorizasyonu olmadığı için, tüm hava trafik kontrol personeli eşit kabul edilmiştir. Bu durum başka sorunları da beraberinde getirmektedir. Örneğin, günlük trafiği 1000 hareketi kapsayan bir havalimanındaki hava trafik kontrolörü ile günde tek hareketin yaşandığı meydanlardaki hava trafik kontrolörü aynı maddi ve mesleki şartlarda değerlendirilmektedir. Bu bağlamda ülkemizde de hava trafik kontrolörlerinin kariyer planlaması yapabilmeleri ve trafiği yoğun meydanlarda çalışan personelin motivasyonunun daha iyi sağlanabilmesi için; meydan ve hava trafik kontrolörü sınıflamasının yapılması bir zorunluluk haline gelmiştir.

Avrupa Birliği'ne üyelik sürecinde Türkiye Hava Trafik Kontrol hizmetlerinin incelenmesinde, mevzuat ve teknik alt yapının geliştirilmesine yönelik uyum sürecinin, ilgili kurumlar tarafından sürecin her aşamasına uygun bir biçimde yürütüldüğü görülmektedir. Ancak hava trafik kontrol hizmetlerinin ifasında daha verimli ve kaliteli bir hizmet sunumu ve günün değişen şartlarına uyum sağlanabilmesi için Türkiye'de havacılık sektöründe önemli bir yere sahip olan hava seyrüsefer hizmet sağlayıcısının yeniden idari yapılanması bir zorunluluk olarak değerlendirilmektedir. Karşılaşılan çoğu sorunun temel kaynağı olan mevcut idari yapılanmanın değişmesi ve Avrupa Birliği'ne üye ülkeler seyrüsefer hizmet sağlayıcılarına benzer, günün şartlarına uygun, rekabetçi ve daha verimli, özerk bir

yapılanmanın tesisi ile bu sorunların da çözülebileceği öngörülmektedir. Tüm dünyada büyük saygınlık gören hava trafik kontrolörlüğü mesleğini layıkıyla temsil edebilmek ve ülkemizde de hak ettiği saygınlığı görmesini sağlayabilmek için ise en büyük görev Türkiye hava trafik kontrolörlerine düşmektedir.

## KAYNAKLAR

### Kitaplar

AĞAR, Emine. İstanbul Teknik Üniversitesi, **Ulaştırma Ana Planı Stratejisi**, Ankara, Haziran, 2004.

AKAN, Murat. **AET Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye**, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları No:48, İstanbul, 1987.

AKSU, Fuat. **Türk-Yunan İlişkileri: İlişkilerin Yönelimini Etkileyen Faktörler Üzerine Bir İnceleme**, SAEMK Yayınları, Ankara, 2001.

BARTLIK, Martin. **The Impact of EU Law on the Regulation of International Air Transportation**, Ashgate Publications Co, Cambridge, 2007.

BIN, Cheng. **The Law of International Air Transport**, Stevens and Sons Limited, Londra, 1984.

BİLSEL, Cemil. **Hava Hukuku**, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1948.

BLANCO, Louis Ortiz ve Ben Van HOUTTE. **EC Competition Law in the Transport Sector**, Clarendon Press, Oxford, 1996.

BUTTON, Kenneth, Kingsley Haynes ve Roger Stough. **Flying into the Future: Air Transport Policy in the European Union**, Edward Elgar Publications, London, 1998.

CANDEMİR, Yücel. Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye, **Ulaştırma Kongresi**, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, 2001.

CANSEVDİ, Hürrem. **Avrupa Birliği'nin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye'nin Uyumu**, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, İstanbul, 2004.

CAVCAR, Aydan. **Temel Hava Trafik Yönetimi**, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 1998.

CEVDET, Ahmet. **Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, Yıldız Yayınları, İstanbul, 1969.

ÇAĞA, Tahir. **Hava Hukuku**, İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1963.

DE FOREST, Billyou. **Air Law**, AD Pres, New York, 2001.

DE FLORIO, Filippo. **Airworthiness: An Introduction to Aircraft Certification; A Guide to Understanding JAA, EASA and FAA Standards**, Butterworth - Heinemann, London, 2006.

Deniz Ticaret Odası, **Deniz Ulaştırması Alanında AT Müktesebatı Özet Rehberi**, İstanbul, 2006.

DHMİ Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı Hava Trafik Müdürlüğü, **Tek Avrupa Seması Durum Raporu (SES)**, Ankara, 2006.

DPT, **8. Beş Yıllık Kalkınma Planı: Havayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Ankara, 2001.

ERÇİN, Erhan. **Avrupa Birliği'nin Ortak Ulaştırma Politikası**, 3.Baskı, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, İstanbul, 2005.

EUROCONTROL Performance Review Unit (PRU), **ATM Cost-Effectiveness (ACE) 2005 Benchmarking Report**, Brussels, 2007.

EUROCONTROL Performance Review Commission, **Performance Review Report covering the calendar year 2006 (PRR 2006)**, Brussels, 2006.

EUROCONTROL, IANS Institute of Air Navigation Services, **ELPAC**, Eurocontrol Brochure, Luxembourg, 2007.

EUROCONTROL, **SESAR Single European Sky ATM Research, General Overview**, Eurocontrol Brochure, Brussel, 2007.

EUROCONTROL, **Skyway**, The Eurocontrol Magazine, Volume 11, Number 46, Luxembourg, Autumn/Winter 2007.

GOLDHIRSCH, Lawrence. **The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook**, Kluwer Law International, Second Edition, London, 2000.

GORDON, Arthur. **History of Flight**, New York, 1962.

GÖKNİL, Mahzar Nedim. **Hava Hukuku**, İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1947.

GILLINGWATER, David ve John Sutton. **Community Transport: Policy, Planning and Practice**, Routledge, London, 1995.

GÜNDÜZ, Aslan. **Limni Adasının Hukuki Statüsü Üzerinde Türk-Yunan Uyuşmazlığı**, Otağ Yayınevi, İstanbul, 1985.

GÜRÜN, Kamuran. **Bükreş-Paris-Atina Büyükelçilik Anıları**, İstanbul: Milliyet Yayınları, 1994.

HAANAPPEL, Peter P.C. **The Law and Policy of Air Space and Outer Space: A Comparative Approach**, Kluwer Publications, 1st edition, London, 2003.

HASSU, Metin. **Rekabet Hukuku ve Hava Taşımacılığı Sektörü**, Rekabet Kurumu Yayınları, Yayın No:0150, Ankara, 2004, s.57.



- IŞIKLAR, Hakan Cem. **Ege'de Casus Belli**, Ümit Yayıncılık, Ankara, 2005.
- KANSU, Yavuz. **Havacılık Tarihinde Türkler- 1**, Ankara, Hava Kuvvetleri Yayınları, 1971.
- KARAN, Suat. Hava Hukuku -1 Uluslararası Antlaşmalar, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 2001.
- KARLUK, Rıdvan. **Avrupa Birliği ve Türkiye**, Beta Yayınları, İstanbul, 2002.
- KATSOUFROS, Theodoros. "Ege Denizi'yle İlgili Türk-Yunan Uyuşmazlıkları," **Türk-Yunan Uyuşmazlığı**, Der. Semih Vaner, İstanbul: Metis Yayınları, 1989, ss.86-88.
- KILIÇ, Hulusi. **Cumhuriyet Döneminde Türkiye ile Yunanistan Arasında İmzalanan İkili Anlaşmalar, Önemli Belgeler ve Bildiriler**, Dışişleri Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2000.
- LEONARD, Barry. **Memorandum on ICAO: The Story of the International Civil Aviation Organization**, Diane Pub Co, London, 1994.
- MAJID, Amir A. **Legal Status of International Institutions**, Dartmouth Publishing Company, Sudbury, 1996.
- NELLO, Susan Senior. **The European Union**, McGraw Hill Higher Education, London, 2005.
- NOLAN, Michael S. **Fundamentals of Air Traffic Control**, Purdue University, Indiana, 1999.
- O'CONNOR, William E. **Introduction to Airline Economic**, Greenwood Publishing Group, Westport:CT:USA, 2000.
- OYMAN, Korhan. **Uluslararası Hava Taşımacılığı Kuralları**, Ders Notları, Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksek Okulu, Eskişehir, 1998.
- PAZARCI, Hüseyin. "Ege Denizi'ndeki Türk-Yunan Sorunlarının Hukuki Yönü", **Türk-Yunan Uyuşmazlığı**, Der. Semih Vaner, Metis Yayınları, İstanbul, 1989, ss.116-117.
- PETIT, Edmond. **Histoire Mondiale de L'Aviation**, Hachette Basımevi, Paris, 1967
- RHOADES, Dawna L. **Evolution of International Aviation: Phoenix Rising**, Ashgate Publishing, Cambridge, 2003.
- SPECIALE, Raymond C. **Fundamentals of Aviation Law**, McGraw-Hill Professional, New York, 2006.

TURNER, James E. **Air Traffic Controller**, Arco Publications, London, 1994.

USA International Business Publications, **European Civil Aviation Conference (ECAC) Handbook**, International Business Publications, 2nd edition, 2006.

USA International Business Publications, **European Aviation Safety Agency (EASA) Handbook**, International Business Publications, 2nd edition, 2006.

USA International Business Publications, **European Organization for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL) Handbook**, International Business Publications, 2nd edition, 2006.

USA International Business Publications, **International Air Transport Association Handbook (IATA)**, International Business Publications, 2nd edition, 2006.

VANDYK, Anthony. **Explaining IATA to the World (Quaderni aeronautici)**, Centro per lo Sviluppo dei Trasporti Aerei, Roma, 1965.

VURAL, Oktay. **Türkiye Sivil Havacılık Endüstrisi: Ekonomik ve Yapısal Analiz Konferansı**, Yayınlanmamış Konferans Kitapçığı, Ankara, 2001, ss.50-51.

WEBER, Ludwig. **International Civil Aviation Organization: An Introduction (Aviation Law and Policy)**, Kluwer Law International, London, 2007.

WILSON, Andrew. **The Aegean Dispute**, Adelphi Paper Series, London, 1979.

Ulaştırma Politikası Faslı Tanıtıcı Tarama Toplantısı, Avrupa Komisyonu Sunumu, Brüksel, 2006.

### **Makaleler ve Bildiriler**

BUTTON, Kenneth J ve David A Hensher, “**Handbook of Transport Strategy, Policy & Institutions**”, Elsevier Science, Volume 6, 2005, s.13

CORKER, Kevin M. , **Future air traffic management: technology, operations, and human factors implications**, Air & Space Europe, Volume 1, Issue 1, January-February 1999, ss. 55-57

COSTA, Giovanni. “**Occupational stress and stress prevention in air traffic Control**”, ILO Working Paper, International Labour Office, Geneva, 1995, ss.2-3.

COSTA, Giovanni. “**Cardiopathy and Stres-Inducing Factors**”, Med Lav, Vol 95, 2004, s.136.

COSTA, Giovanni. “**Working and Health Conditions of Italian Air Traffic Controllers**”, International Journal of Occupational Safety and Ergonomics, 2006, ss.365-382

**EU Competition Law and Maritime Transport**’, Shipping & Trade Law, Vol.5, No. 3, 2005

GÖNENÇ, Rauf ve Giuseppe NICOLETTI. “**Regulation, Market Structure and Performance in Air Passenger Transportation**”, OECD Economics Department, 2000, s.9. [www.oecd.org/eco/wp/online/wp.htm](http://www.oecd.org/eco/wp/online/wp.htm)

KARK, A. “Prospects for a Liberalization of the European Air Transport Industry: A Study of Commercial Air Transport Policy for the European Community”, *E.C.L.R.* Vol. 10, 1989, s.377–406.

NIEJAHR Michael ve Giuseppe Abbamonte, “**Liberalization policy and State aid in the air transport sector**”, EC Competition Policy Newsletter, vol 2 No 2, 1996

POLLEY Romina. “**Defense Strategies of National Carriers**”, Fordham International Law Journal, Vol.23, 2000, s.170–208.

SALZMAN, Alan E. “**IATA, Airline Raet-fixing and the EEC Competition Rules**”, European Law Review, Volume 2, 1996, s.320.

SCOTT, Allene J. “**Shift Work And Health**”, Primary Care: Clinics in Office Practice, Volume 27, Issue 4, ss. 1057-1078.

STOYNEV A. G. ve K. Minkovan. “Effect of forward rapidly rotating shift work on circadian rotating shift work on circadian rhythms of arterial pressure, heart rate and oral temperature in air traffic controllers”, *Occupational medicine*, Vol 48, Londra, 1998, ss.75-79

TASINOPOULOS, Dinos. “**The Second Aviation Package of the European Community**”, *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 26, 1992, ss.83–87. Öznur Usanmaz ve Uğur Turhan, Havacılık Emniyeti ve Hava Trafik Kontrolörü Eğitimi, Ulusal Havacılık Sempozyumu, İstanbul Teknik Üniversitesi, 2005, ss.2-3.

USANMAZ Öznur ve Mustafa Malkoç,“Hava Trafik Kontrolörlerinin Lisanslandırılması Konusunda Mevcut Uygulama ve Yeni Düzenlemeler” , Ulusal Havacılık Sempozyumu, İstanbul Teknik Üniversitesi, 2005, ss.5-6.

USANMAZ Öznur ve Uğur Turhan, “Havacılık Emniyeti ve Hava Trafik Kontrolörü Eğitimi, Ulusal Havacılık Sempozyumu”, İstanbul Teknik Üniversitesi, 2005, ss.2-3.

WEBER, Mathieu ve John Dinwoodie. “**Fifth freedoms and airline alliances. The role of fifth freedom traffic in an understanding of airline Alliances**”, *Journal of Air Transport Management*, Volume 6, Issue 1, January 2000, ss. 51-60.

VAN DE VOORDE, Eddy. “**European air transport after 1992: deregulation or re-regulation ?**”, *The Antitrust Bulletin*, Vol. 37, 1992, ss. 507–528.

Active Academy Araştırma Merkezi, “Ulaşım ve Haberleşme Sistemi AB’ye Uygun Hale Gelecek”, Interview Dergisi, No:1, Alkım Yayıncılık, 2003,  
[http://www.makalem.com/Search/ArticleDetails.asp?nARTICLE\\_id=2753](http://www.makalem.com/Search/ArticleDetails.asp?nARTICLE_id=2753)

### **Avrupa Birliği Dokümanları**

Directorate General For Energy and Transport, The SESAR programme: Making air travel safer, cheaper and more efficient, European Communities, Brussels, 2005.  
[http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/sesame/doc/2005\\_11\\_memo\\_sesar\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/sesame/doc/2005_11_memo_sesar_en.pdf)  
(11.09.2007)

Directorate General For Energy and Transport, European Energy and Transport Trends to 2030, European Communities, Belgium, 2003.

Directorate General for Energy and Transport, 2003- Annual Energy and Transport Review, European Communities, Belgium, 2005.

Directorate-General for Energy and Transport, EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook, European Commission, Belgium, 2006.

Directorate General Energy and Transport, Guide to European Community Legislation in The Field of Civil Aviation, Belgium, 2007.

European Commisison, Trans-European Transport Networks: Transforming a patchwork into a network, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 1995.

European Commission, Europe at a Crossroads: The need for sustainable transport, Europe on the move series, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2003.

European Commission, The Single European Sky-Implementing Political Commitments, Brussels, 2004.

European Commission, Cordis Focus Newsletter, Galileo, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2006.

European Commission, Flying Together: EU Air Transport Policy, Office for Official Publications of the European Communities, 2007.

## Resmi Belgeler ve Kararlar

Avrupa Toplulukları Adalet Divanı'nın 22 Mayıs 1985 tarihinde aldığı karar  
European Parliament v Council of the European Communities  
Case 13/83. ECR 1513.

[http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga\\_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=EN&numdoc=61983J0013&model=guichett](http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=EN&numdoc=61983J0013&model=guichett) (12.02.2007)

Avrupa Toplulukları Adalet Divanı'nın 4 Kasım 2002 tarihinde aldığı karar  
European Court Reports, 2002.

<http://europa.eu.int/eurllex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61998C0466:EN:HTML> (21.10.2007)

European Parliament, Scorrascia-Mugnoza Report, SEC(76) 2466, Brussels, 1976

Commission Of The European Communities, The Civil Aviation Memorandum No:1, "Air Transport: A Community Approach", COM(79) 311, Bulletin of European Community, Brussels, 1979.

Commission Of The European Communities, The Civil Aviation Memorandum No:2, "Progress Towards The Development of a Community Air Transport Policy", COM(84) 72, Brussels, 1984

European Commission, Completing the Internal Market, White Paper from the Commission to the European Council, COM(85)310, Brussels, 1985  
[http://europa.eu.int/comm/off/pdf/1985\\_0310\\_f\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/off/pdf/1985_0310_f_en.pdf) (13.02.2007)

European Commission, A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility, COM(1992) 0494, Brussels, 1992  
[http://europa.eu.int/comm/off/white/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/off/white/index_en.htm) (13.02.2007)

European Commission, Common Transport policy: Action Plan for the Period 1995-2000, COM(1995) 0302, Brussels, 1995

European Commission, European transport policy for 2010: Time To Decide, COM(2001) 370, Brussels, 2001  
[http://europa.eu.int/comm/energy\\_transport/library/lb\\_com\\_2001\\_0370\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/energy_transport/library/lb_com_2001_0370_en.pdf) (17.09.2007)

European Commission, Action Programme for the European Aeronautical Sector, COM(75) 475, Brussels, 1975.

European Commission, Establishing the second "Marco Polo" programme for the granting of Community financial assistance to improve the environmental performance of the freight transport system ("Marco Polo II"), COM (2004) 478, Brussels, 2004

European Commission, On the consequences of the Court judgements of 5 November 2002 for European air transport policy, COM(2002) 649, Brussels, 2002.

European Commission, Development of Community's External Aviation Policy, COM(2005) 79, Brussels, 2005

European Commission, Keep Europe moving-Sustainable mobility for our continent: Mid-term review of the European Commission's 2001 Transport White Paper, COM(2006) 314, Brussels, 2006.

European Commission, Commission decision on the relations between Community and third countries in the field of Civil Aviation, COM(2003) 94, Brussels, 2003.

European Commission, A Community aviation policy towards its neighbours, COM(2004) 74, Brussels, 2004

Council Regulation (EC) No 219/2007, On the establishment of a Joint Undertaking to develop the new generation European air Traffic management system (SESAR), Brussels, 2007

Commission Of The European Communities, State of progress with the project to implement the new generation European air Traffic management system (SESAR), COM(2007) XXX, Brussels, 2007

European Commission, Turkey 2004 Progress Report, COM(2004) 656, Brussels, 2004.

[http://ec.europa.eu/enlargement/archives/pdf/key\\_documents/2004/rr\\_tr2004\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enlargement/archives/pdf/key_documents/2004/rr_tr2004_en.pdf) (23.11.2007)

European Commission, Turkey 2005 Progress Report, COM(2005) 561, Brussels, 2005.

[http://ec.europa.eu/enlargement/archives/pdf/key\\_documents/2005/package/sec\\_1426\\_final\\_progress\\_report\\_tr\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enlargement/archives/pdf/key_documents/2005/package/sec_1426_final_progress_report_tr_en.pdf) (24.11.2007)

Commission Of The European Communities, Turkey 2006 Progress Report, COM(2006) 649, Brussels, 2006.

[http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key\\_documents/2006/nov/tr\\_sec\\_1390\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key_documents/2006/nov/tr_sec_1390_en.pdf) (24.11.2007)

Commission Of The European Communities, Turkey 2007 Progress Report, COM(2007) 663, Brussels, 2007

[http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key\\_documents/2007/nov/turkey\\_progress\\_reports\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key_documents/2007/nov/turkey_progress_reports_en.pdf) (25.11.2007)

T.C Resmi Gazete, Hava Trafik Kontrol Hizmetleri Personeli Lisans Ve Derecelendirme Yönetmeliği (SHY 65-01), 31.01.2007, Sayı:26420.

Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 09.04.1992, L 95.

Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 12.11.1993, L 279.  
Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 09.09.1996, L 228.  
Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 21.09.1978, L 258.  
Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 17.05.1979, L 121.  
Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 12.12.1992, L 364.  
Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 24.08.1991, L 237.  
Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 05.04.2001, L194.  
Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 15.07.2002, L240.  
Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 15.07.2002, L240.  
Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 15.07.2002, L240.  
Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 18.10.1972, L 110.  
Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 30.04.2004, L 162.  
Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 30.12.2002, L 355.  
Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 07.09.2002, L 240.  
Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 27.04.2006, L114.  
Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 31.03.2004, L 96.  
Avrupa Toplulukları Resmi Gazetesi, 02.03.2007, L 64.

### **İnternet Kaynakları**

<http://eur-lex.europa.eu>

<http://europa.eu.int>

<http://www.mfa.gov.tr>

<http://www.icao.int>

[www.oecd.org](http://www.oecd.org)

<http://www.ecac-ceac.org>

<http://www.jaat.eu>

[www.shgm.gov.tr](http://www.shgm.gov.tr)

<http://www.easa.eu.int>

<http://www.eurocontrol.int>

<http://ec.europa.eu>

<http://www.thy.com>

<http://www.makalem.com>

<http://www.ubak.gov.tr>

<http://www.anadolu.edu.tr>

<http://www.ans.dhmi.gov.tr>

<http://www.deltur.cec.eu.int>



## Ek.1. AB Üye ve Aday Ülkeler

### Avrupa Birliği Ülkeleri (EU-25) (ayrıca EEA Üyeleri)

		AB üyesi olduğu tarih
AT	Avusturya	1995
BE	Belçika	1958
CY	Güney Kıbrıs	2004
CZ	Çek Cum.	2004
DE	Almanya	1958
DK	Danimarka	1973
EE	Estonya	2004
EL	Yunanistan	1981
ES	İspanya	1986
FI	Finlandiya	1995
FR	Fransa	1958
HU	Macaristan	2004
IE	İrlanda	1973
IT	İtalya	1958
LT	Litvanya	2004
LU	Lüksemburg	1958
LV	Letonya	2004
MT	Malta	2004
NL	Hollanda	1958
PL	Polonya	2004
PT	Portekiz	1986
SE	İsveç	1995
SI	Slovenya	2004
SK	Slovakya	2004
UK	İngiltere	1973

### Avrupa Ekonomik Sahası (EEA) ve EFTA

IS	İzlanda	EEA : 1994	EFTA:1960
LI	Lihtenştayn	EEA : 1994	EFTA:1991
NO	Norveç	EEA : 1994	EFTA:1960

### Avrupa Serbest Ticaret Birliği (EFTA)

CH	İsviçre	EFTA:1960
----	---------	-----------

### Yeni Avrupa Birliği Üyeleri

BG	Bulgaristan	(2007)
RO	Romanya	(2007)

### Avrupa Birliği Aday Ülkeler

HR	Hırvatistan
MK	Makedonya
TR	Türkiye

### Diğer Ülkeler

USA	Amerika Birleşik Devletleri
JP	Japonya
CS	Çekoslovakya (1992'ye kadar)

## Ek.2. AB ve Eurocontrol'e Üye Ülke Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcılar

SEYRÜSEFER HİZMET SAĞLAYICI	ÜLKE
AENA	İSPANYA
ANS CR	ÇEK CUMHURİYETİ
ANS SWEDEN	İSVEÇ
ATSA BULGARIA	BULGARİSTAN
AUSTRO CONTROL	AVUSTURYA
AVINOR	NORVEÇ
BELGOCONTROL	BELÇİKA
CROATIA CONTROL	HIRVATİSTAN
DCAC CYPRUS	KIBRIS (RUM KESİMİ)
DFS	ALMANYA
DHMI	TÜRKİYE
DSNA	FRANSA
EANS	ESTONYA
ENAV	İTALYA
FINAVIA	FİNLANDİYA
FYROM CAA	FYROM
HCAA	YUNANİSTAN
HUNGAROCNTROL	MACARİSTAN
IAA	İRLANDA
LGS	LİTVANYA
LPS	SLOVAKYA
LVNL	HOLLANDA
MATS	MALTA
MOLDATSA	MOLDOVA
MUAC	EUROCONTROL
NATA ALBANIA	ARNAVUTLUK
NATS	İNGİLTERE
NAV PORTUGAL	PORTEKİZ
NAVIAIR	DANİMARKA
ORO NAVIGACIJA	LİTVANYA
PATA	POLONYA
ROMATSA	ROMANYA
SKYGUIDE	İSVİÇRE
SLOVENIA CONTROL	SLOVENYA
UKSATSE	UKRAYNA

### Ek.3. Hizmetteki Yolcu Uçağı Sayısı

	Yolcu Uçağı				Toplam
	50 yada daha az koltuklu	51-150 koltuklu	151-250 koltuklu	251 ve daha fazla koltuklu	
<b>EU25</b>	<b>772</b>	<b>1470</b>	<b>1434</b>	<b>498</b>	<b>4 174</b>
<b>EU15</b>	<b>672</b>	<b>1321</b>	<b>1364</b>	<b>496</b>	<b>3 853</b>
<b>BE</b>	18	43	16	4	81
<b>CZ</b>	15	33	17		65
<b>DK</b>	29	48	28	5	110
<b>DE</b>	125	264	201	95	685
<b>EE</b>	8	13			21
<b>EL</b>	15	40	10	5	70
<b>ES</b>	52	135	205	54	446
<b>FR</b>	112	123	146	64	445
<b>IE</b>	6	30	145	7	188
<b>IT</b>	28	133	150	23	334
<b>CY</b>	1	2	14	2	19
<b>LV</b>	5	13	1		19
<b>LT</b>	15	6			21
<b>LU</b>	11	5			16
<b>HU</b>	8	23	14		45
<b>MT</b>	8	8	5		21
<b>NL</b>	26	77	50	42	195
<b>AT</b>	42	50	27	13	132
<b>PL</b>	25	34	14		73
<b>PT</b>	15	28	33	10	86
<b>SI</b>	10	1	2		13
<b>SK</b>	5	16	3		24
<b>FI</b>	7	41	18	8	74
<b>SE</b>	61	27	23	3	114
<b>UK</b>	125	277	312	163	877
<b>BG</b>	12	17	18		47
<b>RO</b>	20	19	3		42
<b>HR</b>	5	7	12		24
<b>MK</b>					
<b>TR</b>	1	44	146	23	214
<b>IS</b>	12	2	16	2	32
<b>NO</b>	48	122	12	4	186
<b>CH</b>	21	52	41	3	117

**Kaynak :** Airclaims

**Not:**

30.000'den fazla özel küçük uçak dahil değildir

## Ek.4. Büyük Havalimanlarındaki Yolcu Trafığı

Gelen, Giden ve Transit Yolcu (bir kez sayıldı)

Milyon yolcu

Havalimanı		2000	2001	2002	2003	2004	2005	değişim 05/04 %
LONDRA / HEATHROW	UK	64,29	60,45	63,04	63,21	67,11	67,68	+0,9
PARIS / CHARLES-DE-GAULLE	FR	48,25	47,92	48,26	48,01	50,95	53,38	+4,8
FRANKFURT / MAIN	DE	48,96	48,20	48,08	48,02	50,70	51,79	+2,1
AMSTERDAM / SCHIPHOL	NL	39,27	39,31	40,59	39,81	42,42	44,08	+3,9
MADRID / BARAJAS	ES	32,71	33,87	33,70	35,37	38,15	41,72	+9,4
LONDRA / GATWICK	UK	31,95	31,10	29,51	29,89	31,39	32,69	+4,1
MÜNİH	DE	22,87	23,41	22,88	23,95	26,60	28,45	+6,9
ROMA / FIUMICINO	IT	26,29	24,33	24,20	25,47	27,16	27,78	+2,3
BARSELONA	ES	19,44	20,54	21,16	22,49	24,35	27,02	+10,9
PARIS / ORLY	FR	25,40	22,99	23,14	22,45	24,05	24,85	+3,3
MANCHESTER	UK	18,32	19,07	18,61	19,52	20,97	22,08	+5,3
LONDRA / STANSTED	UK	11,86	13,65	16,04	18,71	20,91	21,99	+5,2
PALMA DE MALLORCA	ES	19,25	19,12	17,76	19,11	20,36	21,22	+4,2
KØBENHAVNS / KASTRUP	DK	18,11	18,04	18,19	17,57	18,89	19,82	+4,9
MILANO / MALPENSA	IT	20,72	18,46	17,33	17,48	18,42	19,49	+5,8
DUBLIN	IE	13,66	14,13	14,84		17,03	18,33	+7,6
STOCKHOLM / ARLANDA	SE	18,45	18,30	16,50	15,10	16,25	17,16	+5,6
BRUKSEL / BRUSSELS	BE	21,60	19,36	13,55	15,10	15,45	15,95	+3,3
WIEN / SCHWECHAT	AT	5,92	5,89	11,91	12,71	14,71	15,80	+7,4
DÜSSELDORF	DE	15,91	15,29	14,59	14,13	15,09	15,39	+2,0
ATINA / E. VENIZELOS	EL	13,35	12,70	11,80	12,23	13,66	14,27	+4,5
MALAGA	ES	9,36	9,83	10,30	11,41	11,93	12,61	+5,7
BERLIN / TEGEL	DE	10,24	9,83	9,80	11,03	10,98	11,47	+4,5
LISBOA	PT	9,21	9,21	9,27	9,50	10,39	11,24	+8,1
HELSINKI / VANTAA	FI	10,00	10,02	9,61	9,71	10,73	11,13	+3,7
PRAG / RUZYNE	CZ		6,08	6,29	7,43	9,57	10,72	+12,0
HAMBURG	DE	9,82	9,37	8,79	9,37	9,76	10,57	+8,3
NICE / CÔTE D'AZUR	FR	9,33	8,95	9,18	9,12	9,33	9,74	+4,4
LAS PALMAS / GRAN CANARIA	ES	9,12	9,09	8,77	8,94	9,22	9,69	+5,1
KÖLN / BONN	DE	6,19	5,63	5,29	7,68	8,25	9,39	+13,8
BIRMINGHAM	UK	7,49	7,71	7,92	8,92	8,80	9,31	+5,9
STUTTGART	DE	7,98	7,52	7,10	7,42	8,65	9,25	+6,9
LONDRA / LUTON	UK	6,16	6,54	6,47	6,79	7,52	9,13	+21,5
MILANO / LINATE	IT	6,03	7,13	7,79	8,73	8,94	9,09	+1,6
ALICANTE	ES	5,98	6,51	6,97	8,16	8,53	8,93	+4,7
TENERIFE SUR / REINA SOFIA	ES	8,72	8,99	8,81	8,66	8,37	8,78	+4,9
GLASGOW	UK	6,81	7,24	7,77	8,12	8,56	8,78	+2,5
EDINBURGH	UK	5,37	6,03	6,91	7,48	7,99	8,45	+5,7
BUDAPEŞTE / FERIHEGY	HU	4,68	4,59	4,47	5,01	6,44	8,05	+24,9
VARŞOVA / OKECIE	PL	4,33	4,71	4,94	5,17	6,09	7,08	+16,2
LYON / SAINT EXUPÉRY	FR	5,92	6,05	5,72	5,86	6,12	6,46	+5,5

Kaynak: Eurostat

## Ek.5. Avrupa'daki Önemli Havayolu Şirketleri

### Avrupa'daki Önemli Havayolu Şirketleri Uluslararası+İç Hatlar

1000 milyon pkm

Havayolu		1980	1990	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Değişim 05/04 %
Air France	FR	25,4	36,8	74,6	83,9	91,8	95,8	98,5	99,1	107,3	115,9	+8,0
Lufthansa	DE	21,1	42,0	75,4	86,3	94,3	91,5	93,6	96,6	109,5	112,8	+3,0
British Airways	UK	16,1	67,0	116,5	118,3	119,4	104,0	99,1	100,4	106,5	110,9	+4,2
KLM Royal Dutch Havayolları	NL	14,1	26,4	57,3	58,1	60,3	57,5	59,2	56,5	63,1	68,3	+8,3
Iberia	ES	14,9	22,1	32,5	34,6	40,0	41,3	40,5	42,0	45,8	48,9	+6,9
Alitalia	IT	12,9	23,4	35,6	37,0	40,8	36,3	29,6	31,3	34,4	37,2	+8,4
Virgin Atlantic Havayolları	UK	-	-	20,7	25,0	29,5	28,4	27,2	26,9	30,2	32,1	+6,3
SAS Scandinavian Havayolları	DK/NO/SE	7,5	16,7	21,2	21,6	22,9	23,3	24,2	23,0	24,1	27,7	+15,3
Easyjet	UK	-	-	1,4	2,6	4,7	5,9	9,2	17,7	21,6	26,2	+21,6
Ryanair	IE	-	0,4	2,6	3,4	5,0	7,3	10,9	16,8	20,1	25,2	+25,5
SWISS (Crossair)	CH			2,6	3,1	3,5	3,8	21,8	24,2	20,6	20,5	-0,6
THY Türk Havayolları	TR		5,8	13,8	13,9	17,4	15,7	15,7	15,0	17,4	20,5	+17,7
Air Berlin	DE				5,8	7,8	10,6	12,7	15,8	17,3	19,4	+12,4
Austrian Airlines	AT	1,1	2,8	8,7	7,9	8,8	8,1	13,8	14,5	17,5	18,8	+7,5
TAP Portugal	PT	3,4	6,9	9,4	9,4	10,4	10,3	11,3	12,0	13,2	14,5	+10,1
Aer Lingus	IE	2,0	4,6	7,6	8,2	8,9	9,7	8,7	10,2	11,3	13,1	+15,6
Finnair	FI	2,1	9,3	10,7	7,8	7,5	7,9	8,5	8,7	10,5	11,2	+6,7
Olympic Havayolları	EL	5,1	7,8	8,6	8,4	8,9	8,4	7,5	6,1	6,8	7,3	+8,1
CSA Çek Havayolları	CZ		2,3	2,9	3,1	3,6	4,0	3,8	4,8	5,7	6,4	+12,0
LOT Polonya Havayolları	PL		4,2	5,1	5,6	5,7	6,0	5,2	5,4	5,9	6,2	+6,2
Spanair	ES	-		8,0	8,8	9,7	10,4	4,3	4,6	5,1	6,2	+21,2
bmi British Midland Havayolları	UK		2,0	3,4	3,7	4,5	5,0	4,6	4,3	5,4	5,6	+3,3
SN Brussels Airlines	BE	-	-	-	2,0	2,3	2,1	2,6	4,0	4,6	4,6	+0,1
Icelandair	IS		1,8	3,8	3,7	4,1	4,0	3,2	3,0	3,7	4,3	+16,3
Malev Macaristan Havayolları	HU		1,6	3,0	3,3	3,6	3,5	3,1	3,3	3,5	3,7	+6,3
Cyprus Airways	CY		2,4	2,7	2,7	2,8	3,0	3,3	3,4	3,4	3,2	-6,8
Virgin Express	BE	-	-	3,7	2,3	2,5	2,2	2,8	3,3	2,7		
Meridiana	IT	-	-		2,1	2,4	2,1	2,2	2,6	2,4		
Air Malta	MT		1,8	2,5	2,7	2,9	2,9	2,3	2,2	2,6	2,3	-11,8
TAROM Romanya Hava Taşımacılık	RO			1,8	1,8	2,2	2,0	1,6	1,5	1,3	1,4	+9,0
Hırvatistan Havayolları	HR	-	-	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8	0,9	0,9	1,0	+3,5
Adria Havayolları	SI		1,6	0,7	0,8	0,9	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	-0,6
Luxair	LU			0,8	1,1	1,0	1,1	0,6	0,5	0,6	0,6	-1,3

Kaynak : Avrupa Havayolları Birliği(EAA), Uluslararası Hava Ulaştırma Birliği, Havayolu Şirketleri

Not: Planlı ve Plansız (charter) uçuşlar

## Ek.6. Hava Kazaları

### Hava Kazaları

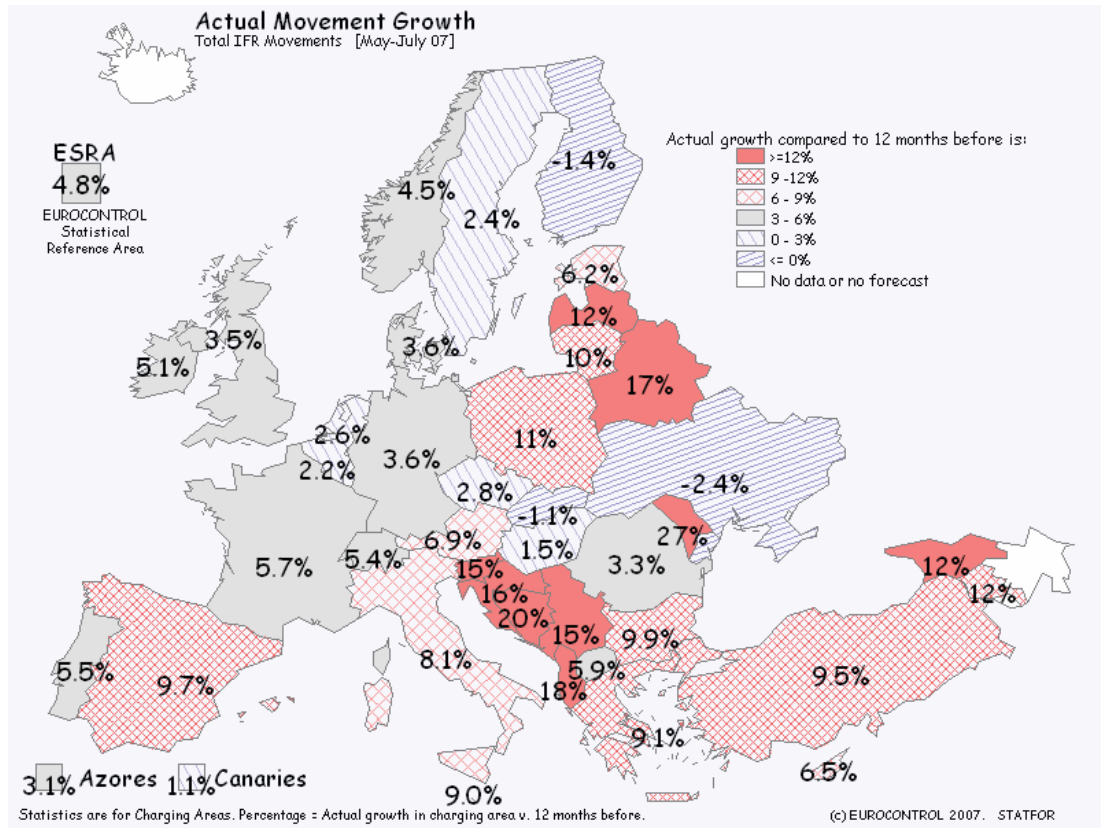
#### Hava Kazalarında Ölen Sayısı

	Lives lost over EU-25 territory by any operator	Lives lost by EU-25 operators anywhere
2005	135	144
2004	6	8
2003	12	7
2002	101	96
2001	125	129
2000	122	119
1999	53	53
1998	37	32
1997	76	81
1996	50	14
1990-99/yr.	57	50
1980-89/yr.	242	137
1970-79/yr.	284	288

**Source** : Airclaims; Airdisaster.com

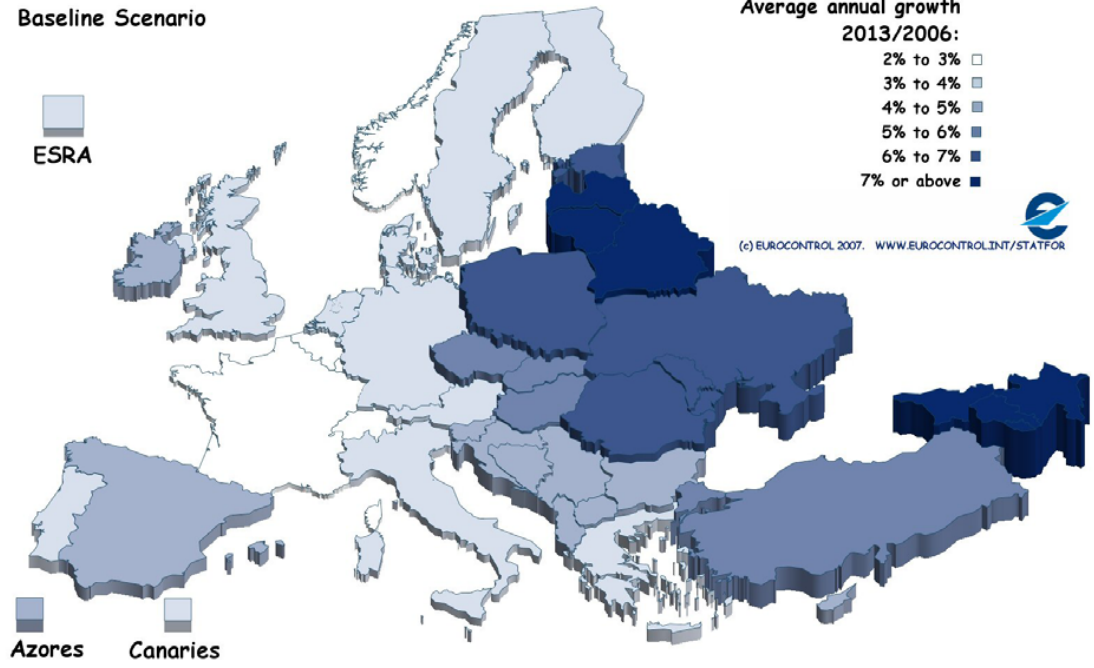
**Note**: onboard fatalities only

## Ek. 7. Mevcut Dönem Trafik Gelişimi



## Ek.8. Eurocontrol Orta Dönem Trafik Gelişim Tahmini (2007–2013)

EUROCONTROL Medium-Term Forecast 2007-2013  
Baseline Scenario





## Ek.9. Eurocontrol Uzun Dönem Trafik Gelişim Tahmini (2005–2025)

EUROCONTROL Long-Term Forecast 2005-2025  
Scenario B: Business As Usual

