

^HAVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE’DE SLOT (SIRA/ZAMAN) TAHSİSİ UYGULAMASI VE HUKUKİ DEĞERLENDİRME

*Arş. Gör. Ali CENGİZ**

GİRİŞ

Bir alışveriş sepetiyle kasaya ödeme yapmak için gelen müşteriler arasında, yeteri kadar koltuk bulunmayan bir otobüse binmek için durakta bekleyen insanlar arasında hizmetten yararlanma sırası sosyal kurallar neticesinde şekillenmektedir. Birileri daima fazla beklemek zorunda kalır ve kimse bekleyenin kendisi olmasını istemez. Bazen de bir hastanede muayene sırası beklerken, randevu saatinde orada olmamıza rağmen doktorun bizden önceki hasta ile çok zaman geçirdiğinden şikâyetçi oluruz. Aslında herkes en az diğeri kadar hastadır, herkes en az diğeri kadar müşteridir. İşte bazı hizmetlerden aynı anda yararlanmak isteyen şahıslar arasında belirli bir sıranın oluşturulması ve o hizmetten mümkün olduğu kadar fazla sayıda kişinin yararlandırılması için hem bir sıralama hem de bir zamanlama yapılması gerekir. Havalimanları anılan zorunluluğun doğduğu hizmet alanlarından biridir. Havalimanında, yolcu ve/veya yük taşımayı üstlenen pek çok taşıyıcı ile o seferin gerçekleştirilebilmesi için taşıyıcıya mal veya hizmet sağlayan tüm şahısların aynı anda buluşmaları gereklidir. Bu sebeple uçakların ne zaman, hangi park alanı veya körüğe yanaşacağı, ne kadar süre içinde yolcu ve yük olarak uçuşa hazır olacağı önceden belirlenmiş olmalıdır. Taşıyıcının sefer icra etmek amacıyla iniş veya kalkış yapmak için ihtiyaç duyduğu zaman dilimine *slot*, bu zaman diliminin belirli sıra ve kurallar çerçevesinde tahsis edilmesine *slot* tahsisi denmektedir.

^H Hakem incelemesinden geçmiştir.

* Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı

Teknik anlamıyla *slot* “sıra/zaman” tahsisi, özellikle hava trafiğinin yoğun olduğu havaalanlarında önceden belirlenmiş zaman dilimlerinde alt yapı hizmetlerinden yararlanabilmek amacıyla yetkili makamdan alınan izini ifade etmektedir. Hem taşıyıcılar arasında rekabete dayalı iktisadi bir denge sağlanması ve rekabetin sürdürülebilmesi hem de hava sahasının kullanımı nedeniyle oluşan hava trafik kontrolü ve güvenliği ile çevre ve gürültü kirliliği sorunlarının çözümü için “sıra/zaman” tahsisi hakkında belirli ilkeler benimsenmesi ve bu ilkelerin yasal temellere dayandırılması gerekliliği doğmuştur.

Sıra/zaman tahsisi yasal kaynağını Chicago Konvansiyonu’ndan almaktadır. Avrupa Birliği mevzuatında 793/2004 sayılı Tüzük¹ ile değişik 95/93 sayılı Tüzük² doğrudan sıra/zaman tahsisine ilişkindir. Avrupa Birliği mevzuatı çerçevesinde en son 1459/2006 sayılı Tüzük ile sıra/zaman tahsisi hakkında belirli şartlar altında geçici muafiyet tanınmasına dair kurallar sevk edilmiştir. Mevzuatımızda “sıra/zaman” tahsisine “Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü Slot Uygulama Talimatı”nda yer verilmektedir³. Sıra/zaman tahsisi, Kamu İktisadi Kuruluşu olarak kurulmuş DHMİ tarafından verilen bir izin niteliğindedir. Bu izin, ulusal ve uluslararası mevzuattan kaynaklanan bazı hakların işler hale getirilmesi için gereklidir. İdari işlem yönü ağır bastığı düşünülse dahi işin ticaret hukuku yönü dikkatten kaçırılmamalıdır.

Zaman diliminin kendisine tahsis edilmesiyle taşıyıcı ulusal veya uluslararası mevzuata dayanan uçuş hakkını kullanabilmektedir. Tahsis edilen zaman, taşıyıcının ticari faaliyetlerini verimli ve etkin kullanabilmesi bakımından önemlidir. Bu nedenle “sıra/zaman” tahsisi, taşıyıcılar açısından ekonomik bir anlam içermektedir. Tahsis edilen sıra/zaman üzerinde taşıyıcı

¹ Birlik Havalimanlarında Sıra/zaman Tahsisine Dair Genel Kurallar Hakkındaki EC 95/93 Sayılı Tüzüğünü Değiştiren 21 Nisan 2004 Tarihli EC 793/2004 Sayılı Tüzük, Yayın tarihi: 30/04/2004, OJ L 138 p.50-60. Yürürlük tarihi: 30/07/2004. (Bundan böyle anılış: EC 793/2004).

² “Council Regulation (EEC) No 95/93 of January 1993 on common rules for the allocation of slots at Community airports” OJ L 014, Yayın tarihi: 22/01/1993, p. 1-6. Yürürlük Tarihi: 01.03.1993. Bundan böyle anılış: EC 95/93).

³ AIC Seri B, 06/11, 11 Mart 2011 Tarih. Talimatın hukuki dayanağı ve ilgili tartışma için bkz. başlık 2.3. altındaki açıklamalar. (Bundan böyle anılış: Talimat) Talimat için bkz. www.dhmi.gov.tr

mülkiyet ya da sahiplik değil bir yararlanma/kullanma hakkı elde etmektedir. Yararlanma/kullanma hakkı içeren izin belgesi kıymetli evrak niteliği taşımamaktadır. Devri mümkün olmakla birlikte tedavül olanağı kısıtlıdır.

Ülkemizde uzun süreden beri uygulanmakta olmasına karşın sıra/zaman tahsisine yeterli ilgi gösterilmemiştir. Bu nedenle çalışmamızın asıl amacı hukuk politikasını ilgilendiren meselelerden ziyade sıra/zaman tahsisi kavramının takdim edilmesidir. Bu amaçla çalışmamızın ilk başlığında sıra/zaman tahsisi uygulamasına sebep olan tarihsel gelişim ve uygulamaya ilişkin temel kavramlar özellikle yeni giren taşıyıcı kavramı üzerinde durulmuştur. İkinci, üçüncü ve dördüncü başlıklarda sıra/zaman tahsisine dayanak teşkil eden ulusal ve uluslararası düzenlemelere, bu düzenlemeler ışığında sıra/zaman tahsisinin uygulama usulüne değinilmiş, tahsisin hukuki niteliğine ilişkin tartışmalara yer verilmiştir. Yine üzerinde henüz uzlaşma sağlanamamış bir başka konu olan sıra/zaman ticareti çalışmamızın beşinci başlığını oluşturmuştur. Nihayet aykırı tahsis işlemi ve tahsis edilen zaman dilimlerinin aykırı kullanımı son başlıkta ele alınmıştır. Bu çerçevede karşılaştırmalar yapılmaya, işleyişi daha uyumlu bir uygulamanın sağlanması için gereken önlemler tartışılmaya çalışılmıştır.

1. SLOT⁴ “SIRA/ZAMAN” TAHSİSİ KAVRAMI ve TARİHSEL GELİŞİMİ

1.1. Tarihsel Gelişimi

Sıra/zaman tahsisi ilk olarak Amerika Birleşik Devletleri’nde başlamıştır. Hava trafik yoğunluğunun hat safhaya ulaştığı 1968 yılında, yoğun havalimanlarına uçuş kotaları getirilmiş, havalimanı kullanımları için zaman

⁴ Slot terimi pek çok dilde aynen kullanılmaktadır. Slot tahsisi, Almanca “die Zuweisung von Start-und Landzeit” ya da “Zuweisung von Zeiträume”, Fransızca “créneau horaire” terimleri ile karşılanmaktadır. Terim için Türkçe karşılık önerilmemiştir. Danıştay 10. Dairesi E. 2008/4424, K. 2009/979, 11.02.2009 Tarihli Kararı’nda “slot tahsisi” ifadesini kullanmıştır. Aynı şekilde kullanım için bkz. **Göktepe, H.** (2007) “Hava Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Hukuku Kurallarının Uygulanması”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 7, No:1, s. 228 vd. Türkçe karşılık için önerimiz “sıra/zaman” veya “zaman dilimi-” tahsisidir. Çalışmamızda bundan böyle sıra/zaman tahsisi, slot tahsisi; zaman dilimi ise “slot” kavramı yerine kullanılacaktır. Karar için bkz. www.kazanci.com.tr

dilimleri belirlenmiştir. Fakat bu zaman dilimlerinin tahsisi konusunda bir koordinasyon veya ön süreç öngörülmemiştir⁵. 1978 yılında Havayolu Serbestleştirme Yasası⁶ sonrasında rekabet artmış, yoğun havalimanlarına olan talep karşılanamaz hale gelmiştir⁷. Bunun üzerine koordinasyon sürecinin öngörüldüğü 22 havalimanını kapsayan toplam 9000 ile sınırlı sıra/zaman tahsisi uygulamasına 1981 yılında başlanmıştır⁸.

Avrupa Birliği çerçevesinde sıra/zaman tahsisine ilişkin uygulamalar nispeten daha geç tarihte başlamakla birlikte benzer aşama ve tecrübelerin yaşandığı bir süreç olmuştur. Avrupa Birliğini temellendiren tek pazar olgusuna, 1990'lı yılların başından itibaren havacılık sektörü de dâhil edilmiştir. Bir dizi Konsey Tüzüğü ile ortak lisanslama yöntemi benimsenmiş⁹, ücret ve tarifelere ilişkin sınırlamalar giderilmiş,¹⁰ tarifeli ve tarifersiz sefer ayrımı arasındaki fark önemli ölçüde azaltılarak “birlik lisansı” mevcut taşıyıcıların Birlik genelinde hizmet sunabilmelerine olanak tanınmıştır¹¹. Böylelikle havacılık sektörüne özgü şartların dikkate alındığı serbestleşme sürecinin yasal zemini hazırlanmıştır. Sınırların ve sınırlamaların göreceli olarak kaldırıldığı Bütünleşik Avrupa Hava Sahası, Birlik üyesi ülkelerin taşıyıcılarına yeni hatlar yoluyla ticari faaliyetlerinde geniş fırsatlar yaratmıştır. Avrupa semalarında tek pazar oluşturulmasına ilişkin serbestleşme hareketi neticesinde Birlik içi sefer ve hatlarda belirgin oranda bir artış gözlenmiştir. Yeni hat ve seferlerin pek çoğu Frankfurt, Amsterdam, Londra ve Paris gibi yoğun talep gören havalimanlarına yönelmiştir. Bu durum anılan limanlarda mevcut kapasitenin zorlanmasına neden olmuştur¹². O zamana dek sürdürülen kapasite paylaşımına ilişkin uygulamalar pazara yeni giriş yapan ya da yapmak isteyen taşıyıcılar aleyhine sonuçlar doğurmuştur.

⁵ **Langner**, S.J. (1995), “Contractual aspects of transacting in slots in The United States”, *Journal of Airtransport Management*, No:2(3/4), Butterworth/Heinmann, London, s. 151.

⁶ Airline Deregulation Act 1978. Pub. L. 95-504, Oct. 24, 1978, 92 Stat. 1705.

⁷ **Gomez-Ibanez**, J.A. ve **Kalt**, J.P. (1991), *The Department of Transportation and airport landing slots*, Princeton Hall, New Jersey, US, s. 213.

⁸ **Gomez-Ibanez**, J.A. ve **Kalt**, J.P. 1991, s. 56.

⁹ EC Regulation 2407/92, OJ L 240, 24.08.1992, p. 1.

¹⁰ EC Regulation 2409/92, OJ L 240, 24.08.1992, p. 16.

¹¹ EC Regulation 2408/92, OJ L 240, 24.08.1992, p. 8.

¹² **Diederiks-Verschoor**, I.H.Ph. (2006), *An Introduction to Air Law*, Kluwer Law International, Amsterdam, The Netherlands, s. 69.

Tek Pazar olgusunun fırsat eşitliğine dayanan adil ve rekabetçi ortamını tesis etmek amacıyla EC 95/93 Sayı ve 18.01.1993 Tarihli Birlik Havalimanlarında Sıra/Zaman Tahsisine Dair Genel Kurallar Hakkındaki Tüzük (EC 95/93) ile sıra/zaman tahsisi hakkında koordinasyon sürecinin öngörül-
düğü sistem benimsenmiştir.

1.2. Sıra/Zaman Tahsisi Kavramı

Sıra/zaman tahsisi kısaca belirli bir havalimanında bir taşıyıcıya iniş ve kalkış yapabilmesi için tanınan zaman dilimi olarak ifade edilmektedir.¹³ Daha detaylı bir tanımlama Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association)¹⁴ tarafından yapılmıştır. Buna göre “üçüncü kademe bir havalimanında, belirli bir tarih ve zamanda, planlanmış bir uçuşun icrası amacıyla varış ve kalkış için gerekli tüm havalimanı altyapısının kullanımına ilişkin koordinatör izni”¹⁵ sıra/zaman tahsisi olarak tanımlanmıştır. Benzer tanımlamalara doktrin¹⁶ ve hukuki metinlerde de yer verilmiştir. EC 793/2004 Sayılı Tüzük ile değişik EC 95/93 ve bu Tüzük

¹³ Diederiks-Verschoor 2006, s. 25.

¹⁴ Bundan böyle anılış IATA.

¹⁵ IATA (2011), *Worldwide Slot Guideline (Effective 1st August 2011)*, 1st Edition, Montreal, Canada, s. 9. (Bundan böyle anılış: IATA Guideline 2011) Sıra/zaman tahsisi koordinasyonlu ve münferit olmak üzere iki şekilde talep edilebilir. Tanımlamada koordineli sıra/zaman tahsisi esas alınmıştır. Çalışmamızda da esas itibarıyla koordinasyonlu sıra/zaman tahsisi incelenecektir. Münferit tahsis işlemine yeri geldikçe değinilecektir. Çünkü münferit sıra/zaman tahsis talepleri planlanan uçuşun 48 saat öncesine dek talep edilebilen ve istisnai bir yöntemdir. Münferiden yapılan tahsis talepleri mevcut tahsislerin dışında kalan uygun zaman dilimlerine yönelik olabilir. İniş veya kalkıştan önceki iki saatten önce talep edilmeyen münferit sıra/zaman tahsisi değerlendirilmeyecektir. **Guideline**; 2011, 16.

¹⁶ **Janda**, R. (1993), “Auctioning airport slots: airline oligopoly, hub and spokes, and traffic congestion” *Annals of Air and Space Law*, No:18(1) Montreal, s. 154; **Kost**, A. (2003), *Die Zuweisung von Start - und Landzeit zwischen (Slots) im zivilen Luftverkehr, völkerrechtliche, schweizerische und europarechtliche Grundlagen*, yayımlanmamış Doktora Tezi, Bern, s. 8; **Kupfer**, D. (2005), “Start-Landing-Operation-Time”, *Zeitschrift für Luft-Weltraumrecht (ZLW)*, No: 51(1), s. 386; **Deutsch**, M. ve **Stoetzel**, M. (2005), “Festlegung von Koordinierungseckwerten für Verkehrsflughäafen” *Zeitschrift für Luft-Weltraumrecht*, No:55(2), s. 186; **Mendes de Leon**, P.M.J. (2010), *International Public Air Law Reader (2010-2011)*, Leiden University Press, Leiden, The Netherlands, s. 269; **Langner** 1995, s. 151.

esas alınarak düzenlenen “DHMİ Genel Müdürlüğü Slot Uygulama Talimatı” paralel bir tanımlama içermektedir. Bu tanımlamalarda yer alan ortak noktalardan hareketle sıra/zaman tahsisinin unsurlarını tespit etmek mümkündür.

Sıra/zaman tahsisinden söz edebilmek için tahsisin bir havalimanında bir taşıyıcı lehine yapılması gerekir. Taşıyıcı havalimanının her türlü altyapısını kullanabilme hakkını elde etmelidir. Taşıyıcının havalimanı altyapısını kullanma amacı, iniş-kalkış diğer bir ifadeyle sefer icrası olmalıdır. Taşıyıcıya hem iniş kalkış yapabilmesi hem de gerekli ihtiyaçlarını temin etmesi için bir süre tanınmalıdır. Nihayet bütün bu tahsis işlemi taşıyıcılar ve havalimanı fiziksel yeterlilikleri dikkate alınarak aşamaları, usulü önceden belirlenmiş bir koordinasyon süreci neticesinde gerçekleşmelidir.

1.2.1. Havalimanı

Karada ve su üzerinde, içerisindeki bina, tesis ve tesisat dâhil hava araçlarının kalkışı, inişi ve yer manevraları için hazırlanmış, hava araçlarının bakım ve diğer ihtiyaçlarının karşılanmasına, yük ve yolcu indirilip bindirilmesine elverişli tesisleri bulunan yerlere havalimanı denmektedir¹⁷. Özetle havalimanı, havacılık faaliyetleri için gerekli mal ve hizmetlerin sağlayıcıları ile bu mal ve hizmetlerin kullanıcılarının buluştuğu mecradır.

Havalimanları farklı özellikleri dikkate alınarak pek çok açıdan sınıflandırılabilir. Örneğin pist uzunluklarına, yolcu kapasitelerine, uluslararası hava trafiğine açık olup olmadıklarına göre çeşitli sınıflandırmalar yapılabilmektedir. Sıra/zaman tahsisi bakımından uluslararası kabul görmüş ayırım IATA tarafından yapılmıştır. Buna göre havalimanları birinci, ikinci ve üçüncü kademe olmak üzere 3 tiptedir¹⁸. Birinci kademe havalimanı, kapasitenin tüm uçuşları karşılamaya yeterli ve elverişli olduğu havalimanıdır¹⁹. Birinci kademe havalimanları için sıra/zaman tahsisi amacıyla takip edilmesi zorunlu bir süreç bulunmamaktadır. İkinci kademe havalimanı dönemsel trafik yoğunluğunun yaşandığı, bunun dışında kapasite sıkıntısının bulunmadığı havalimanıdır. İkinci kademe havalimanında trafik yoğunluğu

¹⁷ Uçakla Hava Taşıma İşletmeciliği Operasyon Usul ve Esasları Talimatı, (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, SHT OPS 1), md. 2 (87).

¹⁸ IATA 2011, s. 8.

¹⁹ IATA 2011, s. 14.

sezonluk²⁰ olabileceği gibi haftanın belirli gün veya günlerinde ya da günün belirli zaman dilimlerinde yaşanabilir. Bir havalimanının ikinci kademe olarak kabul edilmesinde en önemli ölçüt yoğunluğun geçici oluşudur. İkinci kademedeki havalimanlarında yoğunluğun en az bir tarife dönemi boyunca yaşandığı hallerde geçici olarak, üçüncü kademe havalimanlarına uygulanan sürecin işletilmesi kararlařtırılabilir²¹. Bunun dışında koordine edilmesi zorunlu bir tahsis işlemi gerekmemektedir. İkinci kademe havalimanlarında sıra/zaman tahsisi için, gerekli grldğu hallerde tarife düzenleyici ataması yapılabilir. Bu nedenle ikinci kademe havalimanlarına tarifesi düzenlenen havalimanı denmektedir²².

nc kademe havalimanları ise kapasitenin tüm iniş-kalkış taleplerini karşılayamadığı havalimanlarıdır²³. Havalimanı altyapısının yetersizliği, kapasitenin meknsal veya fiziksel koşullar sebebiyle kısa veya uzun vadede artırılma imknının bulunmaması, gece uçuş yasağı ya da evre ve trafik güvenliğinin korunması amacıyla iniş-kalkış kotası gibi yasal kısıtlamaların bulunması bir havalimanının üçüncü kademe de yer almasına neden olabilir. Koordineli havalimanı da denilen üçüncü kademe havalimanlarında mevzuata uygun sıra/zaman tahsisi zorunludur. Bir havalimanının koordineli havalimanı ilan edilebilmesi için uluslararası kabul görmüş standart yöntemlerle çevresel faktörlerin de dikkate alındığı kapasite analizinin yapılması şarttır. Kapasite analizleri arz-talep analizini de kapsamalıdır. Talep edilen servis ile sunulan hizmet arasında talebin karşılanamamasına neden olan önemli bir fark oluştuğu hallerde, arzın arttırılarak dengelenmesi mümkün görülmemekte ise havalimanına koordineli havalimanı statüsü verilmelidir. Analiz yetkili organ tarafından yaptırılmalıdır. Gerekli görülen her durumda

²⁰ Burada kastedilen tarife dönemi değil mevsimsel değişmelere bağlı sezonluk yoğunluktur. Yaz tarifesi Mart ayının, Kış tarifesi ise Ekim ayının son Pazar günü başlamaktadır. Bu zaman aralıklarını kesintisiz kapsayan yoğunluklar sezonluk sayılmayacaktır.

²¹ EC 95/93 Art. 3/ (2),(5),(6); Talimat md. 5/4.

²² ülkemizde yaz ve kış tarife dönemlerinde tarifesi düzenlen havalimanları Sabiha Gökçen Havalimanı (2010’dan itibaren), Ankara Esenboğa, İzmir Adnan Menderes, Milas-Bodrum, Dalaman Havalimanlarıdır. Antalya Havalimanı ise yalnızca kış tarife dönemi için tarifesi düzenlenen havalimanı statüsündedir. Talimat md. 16.

²³ IATA 2011, s. 9. Ülkemizde yaz ve kış tarife dönemleri için yalnızca İstanbul Atatürk Havalimanı, yaz tarife dönemi için Antalya Havalimanı koordine edilen havalimanı statüsündedir. Talimat md. 16.

re'sen kapasite analizi yapılabilir. Bir havalimanında operasyonların yarısından fazlasını düzenleyen taşıyıcıların yazılı talebi üzerine veya sıra/zaman tahsisi konusunda ciddi zorluklarla karşılaşan pazara yeni giriş yapacak taşıyıcıların talebi üzerine 6 ay içinde kapasite analizinin yapılması zorunludur. Analiz sonuçları talebin karşılanması için koordinasyon dışında bir çözüm sağlanamayacağı bulgusuna ulaşırsa sıra/zaman tahsisi için mutlaka koordinatör ataması yapılmalıdır. Koordineli havalimanı statüsünün devam edebilmesi için düzenli aralıklarla ya da re'sen veya talep üzerine başlangıçtaki koşulların sürdürüğü tespit edilmelidir. Aksi takdirde koordineli havalimanı statüsü kaldırılır.

Havalimanları bir başka açıdan havalimanı sistemi oluşturup oluşturmadıklarına göre sınıflandırılmıştır. Ulusal ve uluslararası düzenlemelerde konumlandığı merkezde tek olup olmadığına göre havalimanları; havalimanı veya havalimanı sistemi olarak iki ayrı şekilde ele alınmıştır. Aynı şehirde veya büyükşehir belediye sınırları içinde²⁴ birlikte hizmet vermek için gruplandırılmış havalimanları “havaalanı sistemi” olarak tanımlanmıştır²⁵. Havalimanı ve “havaalanı sistemi” arasındaki ayrım pazara yeni giriş yapan taşıyıcıların tespiti bakımından önem taşımaktadır.

1.2.2. Taşıyıcı

Sıra/zaman tahsisi bakımından taşıyıcı ifadesi dar ve geniş olmak üzere iki farklı anlama sahiptir. Dar anlamıyla taşıyıcı havacılık işletme ruhsatı veya dengi bir belgeye sahip taşıyıcıyı ifade etmektedir. Ruhsat veya dengi belge kış tarifi için en geç 31 Ağustos, yaz tarifi için en geç 31 Ocak tarihinde alınmış olmalıdır²⁶. Her halükarda tüm tarife dönemi boyunca ruhsat veya dengi belgenin geçerliliğini koruması gereklidir. Sıra/zaman tahsisi esas itibarıyla dar anlamda taşıyıcılar için öngörölmüş bir uygulamadır. Dar anlamda taşıyıcı kavramına uçuşu fiilen icra eden taşıyıcı gibi

²⁴ Talimatta “birleşik şehir” ifadesi kullanılmıştır. Hâlbuki birleşik şehir kavramı Türk Hukuku'nda tanınmamaktadır. Burada kastedilmek istenen Büyükşehir Belediye sınırları içinde yer alan birden fazla havalimanının aynı sistemde bulunmasıdır. Örneğin Londra'da Heathrow ve Gatwick, Paris'de Charles de Gaulle ve Orly, New York'da John F. Kennedy ve La Guardia Havalimanları gibi.

²⁵ Talimat md. 4(d), EC 93/95 Art 2.

²⁶ Talimat md. 4(e).

franchise, kod paylaşımı, ortak uçuş sözleşmeleri gibi akdi ilişkiye dayalı olarak farazi taşıyıcı sıfatını elde eden taşıyıcı da dâhildir²⁷.

Geniş anlamıyla taşıyıcı hava taşıma işi ile sivil amaçlar için iştigal eden her türlü kişiyi kapsamaktadır. Hava taşıma işini meslek edinen hava yolları gibi özel uçak sahipleri ve işleticileri de taşıyıcı kapsamında değerlendirilmektedir. Özel uçağın özel veya ticari saik ile kullanımı arasında sıra/zaman tahsisi bakımından bir fark bulunmamaktadır. Fakat özel uçakların bilhassa iş jeti sahiplerinin de taşıyıcı olarak kabul edildiği ayrıca “iş havacılığı”²⁸ çerçevesinde tanımlanmak suretiyle vurgulanmıştır.

1.2.2.1. Genel Anlamda Taşıyıcı

Sıra/zaman tahsisi ancak bir taşıyıcı veya hava aracı işleticisi lehine yapılabilir. Askeri uçakların, devlete ait uçakların, ambulans ve yangın söndürme hizmetine özgülenmiş uçakların ve bunları işletenler için ayrıca sıra zaman tahsisi gerekmemektedir. Tahsis talebinde bulunan taşıyıcının tarifeli ya da tarifersiz sefer düzenleme niyetiyle hareket etmesi gereklidir. Tahsis, taşıyıcının ikili veya çok taraflı uluslararası anlaşmalar yoluyla elde ettiği uçuş haklarından soyuttur²⁹. Taşıyıcının sıra/zaman tahsisi talep edebilmesi için uçuş hakkını haiz olması gerekir. Fakat uluslararası anlaşma taşıyıcıya doğrudan sıra/zaman tahsisi hakkını bahşetmez. Her bir tahsis, kural olarak bir taşıyıcı ve bir sefer için yapılabilir. Fakat sıra/zaman izleme çalışmaları için taşıyıcı belirteç kodu değişmemek üzere bir taşıyıcıya tahsis edilmiş zaman dilimi, ortak uçuşlar için de kullanılabilir. Ortak uçuşlara başlamadan önce durum hakkında koordinatörlüğe bilgi verilmesi gereklidir. Ortak uçuşlara son verilmesi halinde sıra/zaman tahsisi, talep eden taşıyıcı uhdesinde kalacaktır³⁰.

Taşıyıcılar dışında ticari faaliyetlerini kolaylaştırmak ve hız kazandırmak amacıyla hava aracı malik veya işleticilerine de sıra/zaman tahsis edilebilmesi mümkündür. Bu halde önceden planlanmış seferler için talep takvimine uygun, planlanmamış seferler için ise münferit sıra/zaman tahsisine ilişkin prosedür işletilmelidir.

²⁷ Talimat md. 4(f).

²⁸ Talimat md. 4(g).

²⁹ **Mendes de Leon**, 2010, s. 267.

³⁰ EC 95/93 Art. 10/8, Talimat md. 13/7.

1.2.1.2. Pazara Yeni Giren Taşıyıcı

Taşıyıcılar, başka bir açıdan pazara yeni giren ve mevcut taşıyıcılar³¹ olmak üzere iki grupta ele alınabilir. Sıra/zaman tahsisine ilişkin düzenlemelerin hiç birinde pazara yeni giren taşıyıcının tanımı net olarak ortaya konamamıştır. Talimat md. 4/p; “Yeni Giren: (i) Bir havaalanında, herhangi bir günde, bir slot serisinin parçası olarak bir hava taşıyıcısına talep ettiği bir slotun tahsis edilmesi durumunda, o gün içerisinde tahsis edilen slotlar toplamının beş slottan daha az olması gereken hava taşıyıcısını; veya,

(ii) Tarifeli (non-stop) direk yolcu taşımak üzere talep edilen bir slot serisi değerlendirilirken, uçuşun yapılacağı havaalanları veya sistemleri arasında, kendisi dışında en fazla iki taşıyıcı daha varsa, söz konusu havaalanı sistemi için talep gününde kendisine tahsis edilmiş slot toplamının beşten az olması gereken hava taşıyıcısını; veya,

(iii) Tarifeli direk yolcu taşımak üzere başka bir hava taşıyıcısının o gün için direk tarifeli seferi yoksa, talep gününde söz konusu havaalanı için kendisine tahsis edilmiş slot toplamının beşten az olması gereken hava taşıyıcısıdır.” tanımını kullanmıştır. Esasen hangi taşıyıcıların yeni giren statüsünde değerlendirilemeyeceği belirtilmek istenmiş fakat tanımlama oldukça karmaşık bir biçimde yapılmıştır.

Yeni giren taşıyıcı, bir havalimanında aynı gün içinde sıra/zaman tahsisinin beşten aşağı yapıldığı taşıyıcıdır. EC 93/95 md2/b (i) ve Talimat md. 4/p (i) bu noktada paralel ve anlaşılır bir düzenleme getirmiştir. Burada dikkat edilmesi gereken iki husus bulunmaktadır. Bunlardan ilki yeni giren sıfatı için talep sayısı değil tahsis miktarı esastır. Örneğin taşıyıcı beş ve daha fazla sayıda zaman dilimi tahsis edilmesini talep etmiş olsa dahi kendisine dört zaman dilimi tahsis edilmiş ise yeni giren taşıyıcı sıfatını elde edecektir. Dikkat edilmesi gereken ikinci husus ise talep edilen sıra/zaman tahsisinin hangi noktadan gerçekleştirecek uçuş için istendiğinin öneminin bulunmamasıdır. Gün içinde tahsis edilen sıra/zamanın beşten az olması yeterlidir. Öte yandan uçuşun hangi noktadan başladığı ya da hangi noktaya yöneldiği, direk tarifeli sefer düzenleyen taşıyıcıların yeni giren sayılıp sayılmaması bakımından önem taşımaktadır. EC 95/93 md. 2/b(ii) ve (iii)

³¹ Pazarda, hâlihazırda daimi faaliyet gösteren taşıyıcılar için “incumbent carrier” ifadesi kullanılmıştır. EC 793/2004, Preamble, prgf. 9.

aynı hatta tarifeli sefer düzenleyen taşıyıcıların yeni giren sıfatı elde edebilmeleri için taşımaları gereken şartları belirlemektedir. EC 95/93 2/b (ii)’ye göre Birlik içi başka bir havalimanı veya havalimanı sisteminden başlayan bir sefer için sıra/zaman serisi talep eden taşıyıcının yeni giren olarak nitelenebilmesi, kendisinden başka aynı hatta aynı günde sefer icra eden en fazla iki taşıyıcı daha bulunmasına bağlıdır. Talep edilen sıra/zaman serisi tahsis edildiğinde taşıyıcıya haftanın o günü içinde o havalimanından ya da o havalimanına gerçekleştirilecek seferler için beşten az sıra/zaman tahsisi yapılmış olmalıdır. Bu iki koşul birlikte yer almalıdır. Aynı hatta ikiden fazla taşıyıcı sefer düzenlemekte ise (i)’de düzenlenen koşul aranmalıdır. EC 95/93 2/b (iii)’ye göre ise Birlik sınırları dâhilinde bölgesel bir havalimanından sefer düzenleyen bir taşıyıcının yeni giren sayılabilmesi için o hatta hizmet sunan başka taşıyıcı olmamalıdır. İkinci koşul yine taşıyıcıya haftanın o günü içinde o bölgesel havalimanından ya da havalimanına gerçekleştirilecek seferler için beşten daha az sıra/zamanın tahsis edilmiş olmasıdır.

Her halükarda yeni giren taşıyıcıya, bir havalimanındaki o gün içerisinde toplam sıra/zaman tahsisinin %5’inden fazlası tahsis edilmemiş olmalıdır. Havalimanı bir havalimanı sisteminde bulunmakta ise bu oran % 4’ü aşmamalıdır³².

Özetle EC 95/93 md. 2/ b (i) lafzından anlaşılan yeni giren taşıyıcının seferleri tarifeli de tarifersiz de olsa aynı gün içinde beşten daha az olmalıdır. Seferlerin hangi noktadan icra edilmekte olduğunun önemi yoktur. Aynı gün içinde beş ve daha fazla sefer düzenleyen taşıyıcılar yeni giren sayılamazlar. O halde haftada 28’den fazla sefer icrası için sıra/zaman tahsis edilen taşıyıcı yeni giren olarak nitelenemeyecektir. Bu genel kuraldır. Ancak EC 95/93 md. 2. (ii) ve (iii), pazar kavramına hat bazında yaklaşarak genel kurala istisna getirmiştir. Tarifeli direk sefer düzenleyen taşıyıcılar bakımından bir ayrıcalık tanınmıştır. Tarifeli direk sefer icra eden taşıyıcılar genelde uluslararası havacılık sektörünün baş aktörleridir. Bu taşıyıcıların hatları kendi aralarında paylaşmaları halinde, aynı çapta bir başka taşıyıcının yeni girene tanınan ayrıcalıklarından yararlandırılmaması rekabetin önlenmesine destek verilmesinden başka bir anlam ifade etmeyecektir. “Aynı hatta tarifeli direk hizmet sunan iki taşıyıcı varsa muhtemeldir ki pazarı paylaşmış olsunlar” varsayımı tanınan ayrıcalık için yeterli gerekçenin oluşturulmasına yardımcı

³² Talimat md 4/(p), EEC md 2(b).

olacaktır. Bu nedenle tarifeli direk sefer düzenleyen taşıyıcılara gün içerisinde beş ve daha fazla sıra/zaman tahsis edilmiş olsa bile daha önce sefer düzenlenmeyen bir hatta, hattın diğer ucundaki havalimanına veya havalimanından yapılacak seferler için aynı günde beşten az sıra/zaman tahsisi yapılmış olması taşıyıcının yeni giren tanımına dâhil edilmesine neden olacaktır. Herhangi bir hatta taşıyıcının yeni giren sayılabilmesi için o gün içinde o hatta dört seferden başka seferi bulunmamalıdır.

Buna karşın Talimat'ta yer verilen tanımlama, EC 95/93'ün hem lafzı hem de özü ile açık bir uyum sağlayamamıştır. Özellikle md. 4/p (ii) ve (iii) hatalı ifade yöntemi sebebiyle (i)'de verilen genel kurala istisna getirmekten ziyade aynı kuralın tekrarlandığı izlenimini oluşturmaktadır. Talimat md. 4/p (ii) ve (iii) ilgili hatta sefer düzenleyen taşıyıcı bulunup bulunmadığına göre bir ayırım yapmaktadır.

Yeni giren statüsü taşıyıcılar arasında eşit ve tarafsız muamele yapma kuralına istisna getirdiğinden özellikle rekabet hukuku çerçevesinde önem taşımaktadır. Bu sebeple taşıyıcının gerçekten yeni giren sayılabilmesi için aranan şartları taşıyıp taşımadığı dikkatlice incelenmelidir. Yeni giren statüsü anılan koşullar sürdürülemediğinde sona erecektir. Yeni giren sıfatının yitirildiği bir başka durum daha mevcuttur³³. Fakat bu sıfatın geçici kaybına neden olmaktadır. Yeni giren taşıyıcının talep ettiği zaman dilimi yerine bu zaman diliminin bir saat öncesi ya da sonrası teklif edilmiş ise yeni giren statüsünün sürdürülebilmesi için taşıyıcı bu teklifi kabul etmek zorundadır. Aksi halde taşıyıcı yeni giren statüsün sağladığı ayrıcalıklardan ilgili tarife döneminde yararlandırılmayacaktır.

1.2.3. Havalimanı Altyapısı

Sıra/zaman tahsis edilen taşıyıcı, kendisine tanınan süre boyunca havalimanının tüm altyapısını kullanabilme olanağını elde edecektir. Havalimanı altyapısı kavramına; iniş amacıyla kule ile irtibat ve inişi sağlayan veya kolaylaştıran her türlü tesisat ya da sistemi; inişten sonra park alanı veya körüğe yanaşmak için pist, *runway* gibi manevra alanları ve *follow me, towing*³⁴, körük yaklaşırma ve merdiven hizmetleri; uçak park alanı veya körüğe yanaştıktan sonra yolcu ve yükün uçaktan indirilmesi için gerekli

³³ EC 95/93 Art 10, Talimat md. 13/6.

³⁴ Uçağın park yeri veya körüğe çekilmesi işlemidir.

teçhizat veya hizmetleri; uçağın yeni sefere çıkabilmek için bakım onarım, ikmal, temizlik, arındırma, yolcunun uçağa kabulü ve yerleştirilmesi, bagaj ve kargonun yüklenmesini sağlayan her tülü hizmeti; kalkış için *pushback*³⁵ hizmeti ve manevra alanları ve pist dâhildir³⁶. Özetle standart bir iniş ve kalkış için gerekli olan her türlü altyapı taşıyıcının kullanımına belirli bir süre boyunca tahsis edilir. Her uçak tipi veya menziline göre gerekli altyapı farklılık arz eder.³⁷ Fakat hemen belirtmek gerekir ki sıra/zaman ile tahsis edilen altyapı değil, altyapının kullanılabilmesi için gereken yeterli süredir. Taşıyıcının, anılan teçhizat, tesisat, sistem, alan ve mal ya da hizmetleri kullanabilmek için bunların sağlayıcıları ile satım, kira, hizmet gibi tipik bir sözleşmenin ya da “elleçleme” (*handling*)³⁸ de denilen takviye sözleşmesinin tarafı olması gerekir. Bu sözleşmelerin sıra/zaman tahsisinden önce ya da sonra kurulması arasında fark yoktur. Sözleşmenin ifası ya da kısım kısım ifasını talep ve kabul etmek için taşıyıcı kendisine tahsis edilen süre içerisinde hareket etmelidir. Bu sürenin geçirilmesi halinde, taşıyıcı ile sağlayıcı arasındaki sözleşmenin ifa süresi değil tahsis edilen sıra/zaman süresi aşılmış olacaktır.

1.2.4. Sefer İcrası Amacıyla İniş ve Kalkış Yapma

Sıra/zaman tahsisi kural olarak önceden planlanmış sefer ve uçuşların icrası amacını taşımalıdır. Tahsis için sefer numarasının ve seferin nereden icra edildiğinin belirtilmesi gerekir. Önceden planlanmamış insani yardım (*humanitarian flight*)³⁹ amacı taşıyan, uçuş kontrol ve arama-kurtarma amaçlı uçuşlar için önceden planlanmış olsalar dahi sıra/zaman tahsisine ihtiyaç yoktur. Sefer veya uçuş icrası sırasında planlanan havalimanından başka bir havalimanına mecburi iniş yapılması halinde de sıra/zaman tahsisi gerekmez.

³⁵ Uçağın park pozisyonundan veya körükten aprona geri itilmesi işlemidir.

³⁶ IATA (2002), *Airport Handling Manual*, AHM Annex A, Montreal, Canada, s. 810.

³⁷ IATA 2011, s. 15.

³⁸ Taşıyıcı ile lisanslı bir yer hizmetleri kuruluğu arasında akdedilen, taşıyıcının ücret karşılığında yer hizmetleri kuruluğu tarafından yolcu, kargo, posta, dispeç, ramp ve destek hizmetleri gibi uçuş icrası için gerekli hizmet demetinin sunulduğu sözleşmedir. IATA 2002, s. 810. Buradaki dispeç, TTK Deniz Ticareti Kitabı md. 1207 (yeni md. 1278) vd’da düzenlenen müşterek avarya garame paylarının tespiti için yapılması gereken dispeçten farklı anlamaktadır.

³⁹ “*Mercy Flight*” da denmektedir.

Sıra/zaman tahsis talebinin nedeni uçuşta yaşanan teknik bir aksaklık ise talebin önceden yapılabilmesine imkân bulunmamaktadır. Bu durumda dahi acil iniş talebini alan hava trafik kontrolörünün durumu derhal havalimanı yetkililerine ve sıra/zaman tahsis koordinatörlüğüne bildirmesi gereklidir. Trafik yoğunluğu sebebiyle daha büyük aksaklıklara yol açılabileceğinden bazı havalimanlarına planlı teknik iniş talebi engellenebilir⁴⁰.

Bir havalimanına gerçekleştirilecek sefer taşıyıcıya yükletilemeyecek, öngörülemeyen ve önlenemez bir sebepten dolayı gerçekleştirilememiş ise bu sefer ya da seferlerin yönlendirildiği havalimanında iniş ve kalkış için yapılacak sıra/zaman tahsisleri kapasite ölçütleri dikkate alınmaksızın değerlendirilmelidir⁴¹. Örneğin bir havalimanındaki grev veya yanardağ patlaması sebebiyle seferde uçağı bulunan taşıyıcıların elverişli başka bir havalimanından sıra/zaman tahsisi talep etmeleri halinde talep edilen havalimanı kapasite yetersizliğini ileri sürerek talebi geri çeviremeyecektir.

Pist kullanımı amacıyla talep edilen iniş ve kalkış için sıra/zaman tahsisi birbirinden farklı seferlerin icrasını gerçekleştirmeye yönelik olabilir. Bu sebeple taşıyıcı iniş ve kalkış için ayrı ayrı sıra/zaman tahsisi talep etmelidir. İniş için talep edilen sıra/zaman tahsisi kalkış için talep edilen sıra/zaman tahsisinden bir noktada bağımsızdır. İniş yapma amacıyla talep edilen sıra/zaman tahsisinin o sefer için iptali halinde ayrıca aynı uçağın takip eden seferinin kalkışı amacıyla tahsis edilmiş zaman diliminin de iptali istenmelidir. Aksi takdirde iptal edilmeyen kalkış sıra/zaman tahsisi için yaptırım öngörülebilmelidir⁴².

1.2.5. Zaman Dilimi/Süre

Zaman dilimi, taşıyıcıya havalimanı altyapı imkânlarından faydalanabilmesi için tanınan süreyi ifade etmektedir. Zaman dilimlerinin hesaplanması havalimanı altyapısı ile uyumlu olmalıdır. Pist uzunluğu dikkate alınarak iniş-kalkış yapabilecek uçak tiplerinin *ground remaining time* süreleri,

⁴⁰ Teknik iniş, yolcu indirme veya bindirme ya da yük boşaltma veya yükleme gibi ticari amaç taşımayan iniş anlamına gelmektedir. IATA, AHM 810. Ülkemizde İstanbul Atatürk Havalimanı ile Antalya Havalimanına planlı teknik iniş talepleri karşılanmayacaktır. Talimat md. 17/2 (e).

⁴¹ Talimat md. 17/2 (c).

⁴² Bkz. Danıştay 10. Dairesi E. 2008/4424, K. 2009/979, 11.02.2009 Tarihli Kararı.

uçakların yolcu ve kargo kapasiteleri gözetilerek ortalama *boarding* ve *loading* süreleri⁴³, uçuş menzilleri göz önünde bulundurularak ortalama yakıt, ikram ve benzeri ihtiyaç yükleme süreleri hesaba katılarak zaman dilimlemesi yapılmalıdır. Bir havalimanını ana üs olarak kullanan taşıyıcılara yolcu taşımacılığı için en fazla üç, kargo taşımacılığı için en fazla beş saatlik sıra/zaman tahsis edilebilir. Bu süreleri aşan zamanların tahsisi için ayrıca park görevlisinin onayı alınmalıdır. Aynı zaman dilimi havalimanındaki hangar, park yeri, körük sayısına göre bir veya daha fazla taşıyıcıya tahsis edilebilir. Her durumda, zaman diliminin tahsisi iniş veya kalkış yapılabilmesi için tek başına yeterli değildir. Hava trafik kontrol onayı ve havalimanı kule talimatları doğrultusunda pist kullanılabilir⁴⁴. İniş için tahsis edilen bir zaman dilimi altı saatten daha az uçuş süresi bulunan seferlerde tahsisin başlayacağı dakikadan en çok 20 dakika önce veya sonra kullanılabilir. Altı saatten daha uzun süreli uçuşlarda ise tahsisin başlayacağı dakikadan en çok 30 dakika önce veya sonra iniş talep edilebilir. Kalkış amacıyla tahsis edilen sıra/zaman, planlanan uçuş süresi dikkate alınmaksızın, tahsisin başlayacağı dakikadan en çok 10 dakika önce veya 30 dakika sonraya esnetilebilir⁴⁵. Tanınan esneklik bir hak teşkil etmez, kötüye kullanımı halinde kaldırılabilir veya ilgili taşıyıcıya yaptırım uygulanabilir.

Bir taşıyıcının sıra/zaman esnekliğine rağmen kendisine tahsis edilen süreyi aşması kendi seferinin icrasını aksatacağı gibi aynı altyapıdan faydalanması planlanmış başka taşıyıcıların da rötat yapmalarına neden olabilecektir. Bu durum zincirleme etki yaratacağından büyük zararların oluşmasına sebebiyet verebilecektir. Süre aşımı gerekçesi ile taşıyıcıya yaptırım uygulanabilmesi için taşıyıcının bilinçli (kusurlu) hareket etmiş olması gereklidir⁴⁶. Bir başka ifade ile taşıyıcı süresi içinde bildirdiği gerekçede gecikmenin kendisi veya lehine hareket eden yardımcıların kusurundan kaynaklanmadığını ispatlarsa yaptırım uygulanmaz. Fakat Talimat md. 18/son hükmü

⁴³ *Boarding*, yolcunun uçağı kabulü ve yerleştirilmesi işlemi; *loading*, kargonun uçağı kabulü ve yüklenmesi işlemidir. *Ground remaining time* ise uçağın yerde geçirmesi gereken süreyi ifade etmektedir.

⁴⁴ Buna “*actual slot*” denmektedir. **Mendes de Leon**, P.M.J. (2011), *International Public Air Law Reader (2011-2012)*, Leiden University Press, Leiden, The Netherlands, s. 276.

⁴⁵ Talimat md. 18/3.

⁴⁶ Talimat md. 18/son yollamasıyla md. 15 ve md. 17/2 (b). Md. 18 lafzında “17(b)” şeklinde yapılan yollama düzeltilmelidir.

örneğinde olduğu gibi taşıyıcının yayınladığı tarife ile talep ettiği sıra/zaman dilimi arasında farklılık olması süre aşımının önceden ve öngörülebilir olması sebebiyle taşıyıcının bilinçli hareket ettiğine, edeceğine karine teşkil eder. Bu durumda taşıyıcıdan alınan gerekçeyi takiben süre aşımına ilişkin durumun sürdürülmesi veya düzeltilmemesi yaptırımın uygulanması için yeterli olacaktır.

Tahsis edilen zaman dilimi esnasında birden fazla taşıyıcının bulunması halinde bunların sıralanması gerekmektedir. İşte burada yapılan işlem ile aslında taşıyıcılara sıra tahsis edilmektedir. Sıra tahsisinde özel bir öncelik tanınma gerekliliği yok ise önce gelen, önce kapı kapatan ilk sırada yer almalıdır⁴⁷.

1.2.6. Koordinasyon

Nihayet bir havalimanında sıra/zaman tahsisi için kapsamı, yöntemi ve ilkeleri önceden belirlenmiş bir koordinasyon faaliyetine ihtiyaç vardır. Sıra/zaman tahsisi için koordinasyon gereken havalimanlarına yetkili organ tarafından, tüm havalimanı ilgililerinin görüşü alınarak koordinatör atanması zorunludur. Koordinatör, koordinasyon işi için yeterli zaman, kaynak ve deneyime, koordinasyon işinin devamlılığı için gerekli donanımına sahip olmalıdır. Mali ve idari açıdan koordinasyon ilgililerinin, havalimanı işleticisi ya da taşıyıcılardan bağımsız bir sıfatının bulunması gerekir. Koordinatör tarafsız, şeffaf ve adil bir biçimde hareket etmelidir⁴⁸. Koordinatör gerçek kişi olabileceği gibi tüzel kişi de olabilir⁴⁹.

Koordinasyon sürecine mutlaka havalimanı ilgilileri dâhil edilmelidir. Bu çerçevede mahalli komitelerin oluşturulması bir zorunluluktur. Koordinatörlük çalışmalarının yürütüldüğü bir merkez oluşturulabilir. Bu merkeze "koordinasyon merkezi" denmektedir. Son olarak koordinasyon merkezi ve koordinatörlük faaliyetlerinin gözetimi, denetimi ve geliştirilmesi amacıyla Merkezi Komite oluşturulması mümkündür.

⁴⁷ Bu prensibe "*first come, first served*" prensibi denmektedir. Sıra/zaman tahsisinden önce uygulanan sistemin esasını teşkil etmektedir.

⁴⁸ IATA 2011, s. 18.

⁴⁹ Department for Transportation (UK). "*The Airports Slot Allocation Regulation 2006*", No:2665, D. 5th October 2006, LbP. 11th October 2006, Cif. 1st January 2007. Art. 4 (2), p. 4. (Bundan böyle anılış: DfT, 2006).

2. SIRA/ZAMAN TAHSİSİNE İLİŞKİN YASAL DÜZENLEMELER

Sıra/zaman tahsisine doğrudan atıfta bulunan uluslararası bir sözleşme mevcut değildir. Konu Avrupa Birliği bünyesinde muhtelif zamanlarda tadil edilmiş EEC 95/93 Sayılı Tüzük ile pozitif hukuktaki yerini almıştır. Birlik üyesi ülkelerin tamamında genellikle yönetmelik düzeyinde düzenlemeler ile Tüzük hükümlerinin birebir örtüştüğü hükümler sevk edilmiştir. Ülkemizde ise sıra/zaman tahsisi hakkındaki uygulama yukarıda bahsedilen Talimat ile yürütülmektedir.

2.1. Uluslararası Dayanak: Chicago Konvansiyonu

Ülkemizin de taraf olduđu⁵⁰, uluslararası sivil havacılık anayasası olarak kabul edilen Chicago Konvansiyonunda sıra/zaman tahsisinden bahseden açık bir hüküm bulunmamaktadır. Bunun sebebi Konvansiyonun akdedildiği yıllarda hava trafik yoğunluğunun henüz dikkate şayan bir sorun olarak görülmemiş olmasıdır. Keza Konvansiyon o dönem itibarıyla cılız sivil havacılık faaliyetlerinin geliştirilmesini sağlama amacı ile kaleme alınmıştır⁵¹. Fakat yine de Konvansiyonun bazı maddelerinin sıra/zaman tahsisi ile ilişkilendirilmesi ve uygulamaya dayanak gösterilmesi mümkündür. Havalimanlarına erişim hakkındaki md. 15, havalimanları ve hatlarla ilgili md. 68 ve hava sahasına ilişkin egemenlik hakkından söz edilen md. 11 sıra/zaman tahsisi ile bağlantılı maddelerdir.

“Hava limanı harçları ve diğer harçlar” başlıklı md. 15 aslında havalimanı ücret ve tarifeleri ile ilgilidir. Maddenin giriş cümlesinde sözleşen taraflara ait ulusal hava taşıyıcılarına ve kamuya açık havalimanlarının, md. 68’de belirlenen koşullara uygun olarak, tüm sözleşen taraf taşıyıcılarına açık tutulması zorunluluğundan bahsedilmiştir. Böylece Konvansiyona taraf ülkeler için, havalimanlarına erişimi konusunda, ulusal ve yabancı taşıyıcılar arasında eşit (müsavi) muamele yapma yükümlülüğü getirilmiştir. Sıra/zaman tahsisinin havalimanlarına erişim ile alakalı olduğunda hiç şüphe yoktur. Bu sebeple Konvansiyonun 15. maddesi gereği sıra/zaman tahsis

⁵⁰ 4749 Sayılı “Şikago’da 7 Aralık 1944 tarihinde akit ve imza edilmiş olan Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması ile Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve bunların eklerinin onanması hakkında kanun”. Kabul tarihi: 05.06.1945, 12.06.1945 T. ve 6029 S. RG.

⁵¹ **Diederiks-Verschoor** 2006, s. 63.

uygulamasının ayrımcılık gözetmeden yapılması zorunludur. Ulusal çapta etkisi bulunan yasal düzenlemelerin Türkiye'deki havalimanlarına sefer düzenleyen yabancı taşıyıcılara aynı koşullarda uygulanması gereklidir. Bununla birlikte yabancı taşıyıcılara pozitif ayrımcılık suretiyle ayrıcalıklar tanınması mümkündür⁵².

Konvansiyon md. 68 ise sözleşen tarafların uluslararası tarifeli seferlerin yapılacağı havalimanlarının belirleme yetkisi olduğunu açıklamaktadır. Buna göre Konvansiyona taraf ülkeler hangi havalimanı ya da havalimanlarının uluslararası hava taşımacılığına tahsis edileceğini belirleme yetkisine sahiptir. Trafik yoğunluğunun bulunduğu bir havalimanının uluslararası hava trafiğine kapatılması konvansiyona taraf ülkenin yetkisindedir.

“Hava nizamlarının tatbik kabiliyeti” başlıklı 11. madde hava seyrüseferi ile ilgili ulusal düzenlemelerin uluslararası taşıyıcılara uygulanacağını vurgulamaktadır. Sıra/zaman tahsisi hava seyrüseferi ile doğrudan ilgili olduğundan md. 68, md. 15 ve md. 11 gereği sözleşen devlet; havalimanı kullanımını, koşullarını, buna ilişkin süreci belirleme ve ayırım gözetmeden uygulama yetkisine sahiptir.

2.2. Avrupa Birliğinde Sıra/Zaman Tahsisi

Avrupa Birliği hukukunda EC 95/93 Sayılı Tüzük sıra/zaman tahsisi ile ilgili genel kuralları belirlemiştir. Bu düzenleme birkaç kez değişikliğe uğramıştır. 11 Eylül terör saldırıları sonrasında ABD'nin hava sahasını kapatması taşıyıcılara tahsis edilen havalimanı zaman dilimlerinin kullanılmamasına, uçuşların menzildeki başka ülke havalimanlarına yönlendirilmesi beklenmedik yoğunluklara ve taleplerin geri çevrilmesine neden olmuştur. Bu tür taleplerin geri çevrilmesinin uçuş güvenliğini tehlikeye sokma ihtimali karşısında Tüzük tadil edilerek konuya ilişkin kurallar getirilmiştir. Değişiklik ile taşıyıcıya yükletilemeyecek, öngörülemez veya önlenemez bir sebepten dolayı icra edilemeyen seferlerin, taşıyıcıların müktesep haklarına halel getirmeyeceği, bu tür durumlarda icra edilemeyen seferler için taleplerin kapasite ölçütlerinden bağımsız değerlendirileceği öngörülmüştür⁵³. Bu

⁵² **Mendes de Leon** 2010, s. 278. Yazara göre yabancı taşıyıcılardan herhangi birine tanınacak ayrıcalık en çok gözetilen ulus kaydı gereğince tüm yabancı taşıyıcılara tanınmak durumundadır.

⁵³ EC Regulation 894/2002, 27.05.2002, OJ L. 142 31.05.2002 p.3.

öngörünün İzlanda’da meydana gelen yanardağ patlaması sırasında başarıyla uygulanıp uygulanmadığı ise tartışma konusudur⁵⁴. 2003 yılında değişiklikle eklenen maddeler üzerinden yeniden geçilmiş ve ifade aksaklıkları giderilmiştir⁵⁵. Kavramların yeniden tanımlanması, yeni kavramlar eklenmesi ve uygulamada farklı yorumlamalara sebep olan hükümlerin açıklığa kavuşturulması amacıyla asıl köklü tadilat EC 793/2004 ile gerçekleştirilmiştir. Son olarak EC 545/2009⁵⁶ sayılı Tüzük ile 10a maddesi eklenmiş ve sıra/zaman tahsisine ilişkin uygulamanın Birlik genelinde aynı anda başlatılması sağlanmıştır.

2.3. Ulusal Düzenlemeler

Ülkemizde, sıra/zaman tahsisi uygulamasına 1992 yılında başlanmıştır⁵⁷. 1992 yılında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından, nispi trafik yoğunluğu yaşanan bazı havalimanlarında, münferit sıra/zaman talepleri dışındaki sıra/zaman tahsisi koordinasyon görevi Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı’na (THY) verilmiştir. THY, koordinasyon faaliyetini IATA ve EC 95/93 rehberliğinde 2006 yılına dek sürdürmüştür. 23.08.2005 tarihinde Ulaştırma Bakanlığı tarafından SHY-SLOT talimatı yayımlanmıştır. DHMİ, talimatı esas alarak 01.01.2006 T. ve AIC B 01/06 sayılı “Slot Uygulama Prensipleri”ni yürürlüğe sokmuştur. 14.02.2006’da koordinasyon görevi THY tarafından talimat gereği kurulan “Slot Koordinasyon Merkezi”ne devredilmiştir.⁵⁸ Uygulamada çıkan aksaklıklar sebebiyle SHY-SLOT talimatı 23.08.2006’da tadil edilmiş ve nihayet 10 Mart 2011 T. ve AIC B 06/11 sayılı “DHMİ Genel Müdürlüğü Slot Uygulama Talimatı” ile yürürlükten kaldırılmıştır.

⁵⁴ **Mendes de Leon** 2011, s. 280.

⁵⁵ EC Regulation 1554/2003, 22.07.2003, OJ L. 221 04.09.2003, p.1.

⁵⁶ EC Regulation 545/2009, 18.06.2009, OJ L. 167 29.06.2009, p.24.

⁵⁷ Esasen bu tarihe dek gerçek anlamda bir trafik yoğunluğundan ziyade kapasite yetersizliğinden kaynaklanan sorunlar bulunmakta idi. Ek terminal inşası, havalimanı revizyonu gibi bir takım geçici tedbirler ile görelî yoğunluk giderilmeye çalışılmakta idi.

⁵⁸ **Göktepe**, s. 228. Göktepe, sıra/zaman tahsisi uygulamasının SHGM tarafından devralınmasını günün koşulları çerçevesinde rekabet bakımından olumlu karşılamış ve tarafsızlığın sağlandığını belirtmiştir.

Talimatta hukuki dayanak olarak 3348 Sayılı Ulaştırma Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun⁵⁹ (655 S. KHK ile mülga)⁶⁰, 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu (TSHK)⁶¹ ve DHMİ Genel Müdürlüğü Ana Statüsü gösterilmiştir⁶². Ne 3348 S. Kanun ne de 3348 S. Kanunu ilga eden 655 S. KHK sıra/zaman tahsisi ile ilgili bir hüküm içermektedir. Yine, TSHK’da sıra/zaman tahsisi ile ilgili uygulamanın yürütülmesine ilişkin bir açık bir düzenlemeye yer verilmemiştir. TSHK, md. 36 ve md. 37 ile havalimanı kullanım kısıtlamalarının ve havalimanı ücret ve tarifelerinin belirlenmesi işi Bakanlık onayına tabi tutulmuş olmasına rağmen sıra/zaman tahsisine ilişkin açık bir hüküm sevk edilmemiştir. “Kuruluşun Amaç ve Faaliyet Konuları” başlıklı DHMİ Ana Statüsü md. 4 sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava limanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıkların kurulması ve işletilmesi amaçlarının sağlanmasından söz etmektedir. Anılan alt yapısal hizmetlerin taşıyıcılar tarafından belirli bir sırada ve zamanda kullanılması amacını taşıyan sıra/zaman tahsisi uygulaması hakkında sessiz kalmıştır. DHMİ’nin kuruluşu aşamasında sıra/zaman tahsisine dair bir sıkıntı yaşanmadığından amaç olarak tahsis uygulamasının DHMİ tarafından ifa edilmesi düşünülmemiştir. 13.09.2009 tarihinde Ana Statü md. 4’e ekleme yapılmış olmasına rağmen DHMİ’ye sıra/zaman tahsisi konusunda her hangi bir görev yüklenmemiştir. Esasen sıra/zaman tahsis uygulamasının hava limanı işleticisi olması sebebiyle DHMİ tarafından ifa edilmesi düşünülemez.

5431 Sayılı “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun” (SHGK)⁶³ md. 7 ile “Hava Ulaşım Daire Başkanlığı”, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün ana hizmet birimleri arasında sayılmıştır. 661 S. KHK⁶⁴ ile değişik SHGK md. 9 h bendi ile trafiği yoğun hava

⁵⁹ Kabul Tarihi: 09.04.1987. 19434 S. ve 17.04.1987 T. RG.

⁶⁰ “Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname” Kabul Tarihi: 26.09.2011. 28102 mükerrer S. ve 01.11.2011 T. RG.

⁶¹ Kabul Tarihi: 14.10.1983. 18196 S. ve 19.10.1983 T. RG.

⁶² 08.11.1984 T. ve 18569 S. RG.

⁶³ Kabul Tarihi: 10.11.2005. 25997 S. ve 18.11.2005 T. RG.

⁶⁴ “Avrupa Birliği Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına

limanlarında sıra/zaman tahsisi uygulamasına ilişkin gerekli düzenlemeleri yapmak ve uygulamayı sağlayacak kurum ve kuruluşların Bakan onayı ile yetkilendirilmesine ilişkin iş ve işlemleri yürütmekle “Hava Ulaşım Daire Başkanlığı” görevlendirilmiştir⁶⁵. Böylelikle 661 S. KHK öncesi DHMİ tarafından yetki tecavüzü gerçekleştirildiğine ilişkin itiraz gerekçesi ortadan kaldırılmış, sıra/zaman tahsis uygulamasının Bakan onayı ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Hava Ulaşım Daire Başkanlığı yetkilendirmesi ile özel hukuk tüzel kişilerine devredilebilmesine yasal dayanak hazırlanmıştır.

Bahsi geçen tartışmalar bir yana, Talimat ile EC 95/93 arasında büyük oranda paralellik sağlanmış, hiç değilse sıra/zaman tahsisi uygulaması hakkında genel kurallar açıklığa kavuşturulmuştur.

3. SIRA/ZAMAN TAHSİSİNİN UYGULANMA USULÜ

Sıra/zaman tahsisinin uygulanmasına ilişkin usul IATA tarafından uluslararası düzeyde kabul görmüştür⁶⁶. Gerek EC 95/93 Sayılı Tüzük gerekse Talimat aynı süreç ve yöntemi benimsenmiştir.

Koordinasyon faaliyeti bir önceki aynı tarife dönemi içinde tahsis edilmiş sıra/zaman serilerinin en az %80’ini kullanmış taşıyıcıların listelenmesi ile başlar⁶⁷. Bu liste takip eden aynı tarife döneminde müktesep hak sahibi taşıyıcıların listesini belirlemektedir. Liste, ilgililerine tebliğ ve ilan edildikten sonra olası anlaşmazlıkların giderilmesi ile kesinleşir⁶⁸. Bu süreç ile eş zamanlı olarak havalimanı kapasitesi ve kullanılabilir zaman dilimleri bir başka ifadeyle sıra/zaman havuzu tespit ve ilan edilir. Muhtemel kapasite artırımı öneri ve taleplerinin ilgili havalimanı işleticisine iletilerek değerlendirilmesinin ardından havuz oluşumu tamamlanır⁶⁹. Tespit edilen kapasite

Dair Kanun Hükmünde Kararname” Kabul Tarihi: 24.10.2011. 02.11.2011 T ve 28103 mükerrer S. RG. 661 Sayılı KHK ilgili mevzuata işlenerek yürürlükten kaldırılmıştır.

⁶⁵ 661 S. KHK ile değişiklik öncesi SHGK md. 9 h bendi, trafiği yoğun havalimanlarında sıra/zaman tahsisi uygulamasını yapmak ve bu konudaki gerekli düzenlemeleri yapmakla bizzat Hava Ulaşım Daire Başkanlığını görevlendirmekte idi. Bu sebeple Talimatta gösterilen hukuki dayanağın geçersiz olmasının ötesinde DHMİ tarafından bir yetki tecavüzü gerçekleştirilmekte idi.

⁶⁶ Süreç için bkz. **Guideline**, p. 3.

⁶⁷ Talimat md. 11/2.

⁶⁸ Talimat md. 7/7.

⁶⁹ Talimat md. 9/2, md. 7/7 ve md. 13.

ilan edilerek tahsis talepleri⁷⁰ kabul edilir. Değerlendirme aşamasından sonra kabul edilen tahsis talepleri ilgililerine tebliğ ve ilan olunur. Olası uyumsuzlukların cevaplandırılması ile liste kesinleşir. Tahsis edilen sıra/zaman iade için belirlenmiş son tarihten önce geri verilebilir. İade edilen tahsisler sıra/zaman havuzuna eklenir. Bütün bu süreç bir koordinatör vasıtasıyla yürütülür. Fakat koordinasyon faaliyeti koordineli tahsis aşaması ile sona ermez. Koordinasyon işi 7/24 esasına dayalı sürekli bir faaliyettir⁷¹. Bu nedenle tüm tarife dönemi boyunca münferit tahsis talepleri, sıra/zaman tahsisinin izlenmesi ve olası değişiklikler için koordinasyon sürdürülür.

3.1. Müktesep Haklar ve Havuz Oluşturulması

Bir tarife döneminde kendilerine tahsis edilen bir sıra/zaman serisinin en az %80'ini kullanmış taşıyıcılar takip eden tarife dönemi için aynı sıra/zaman serisi üzerinde müktesep hak (*grandfather right*) elde edecektir⁷². %80'i kullanılmış sıra/zaman serileri havuza dâhil edilmeksizin talep üzerine başkaca bir işleme gerek olmaksızın aynı taşıyıcıya tahsis edilecektir.

Sıra/zaman serisinin %20'sinden fazlası, taşıyıcının kontrolü dışında gerçekleşen, uçak tipinin uçuştan men edilmesi, hava limanının ya da hava sahasının kapatılması, hattın diğer ucundaki hava limanında tarife döneminin önemli bir bölümünde hizmetin kesintiye uğraması veya kısıtlanması gerekçesine dayalı olarak gerçekleştirilememişse; önceki aynı tarife dönemi için taşıyıcıya tahsis edilmiş zaman dilimleri havuza aktarılmaz. Ayrıca fiili ve

⁷⁰ Talep şahsen yapılabileceği gibi temsilci veya acente, ticari mümessil (ticari temsilci) veya ticari vekil gibi temsil yetkisi haiz tacir yardımcıları aracılığı ile de yapılabilir. Talep, yazılı ve IATA Standart Yazışma Formatı'na uygun olarak yapılmalıdır, şekle tabidir. Sefer/Uçuş ortak uçuş amacıyla bir grup hava taşıyıcısı adına gerçekleştirilecek ise ilgili taşıyıcılardan herhangi biri talepte bulunmaya hak ve yetkilidir.

⁷¹ Talimat md. 7/4.

⁷² Buna *grandfather rights* denmektedir. Müktesep hak olarak çevrilmiştir fakat birebir müktesep hak kavramı ile karşılanabilmesi mümkün değildir. Bilindiği üzere müktesep hakkın sahibinin rızası dışında kısıtlanması veya ortadan kaldırılabilmesi mümkün değildir. Fakat Talimatta yer verilmeyen EC 95/93 md. 8b, bu hakkın, özellikle hava taşımacılığına ilişkin Birlik mevzuatı gereği sınırlanması, kısıtlanması veya ortadan kaldırılması halinde taşıyıcının tazminat talebinde bulunamayacağını belirtmektedir. Bu sebeple müktesep hak kavramından uzaklaşmasına rağmen Talimat md. 11/2'ye atfen md. 13/7'de ifade edildiği şekliyle "historik hak" tanımlaması yerine pek çok açıdan benzerlik sergileyen müktesep hak ibaresi kullanılmıştır.

teknik imkânsızlık halinde veya taşıyıcıya yüklenmiş bir kamu hizmetinin görülmesi nedeniyle planlanmış seferlerin icra edilememesi söz konusu ise kullanılmayan zaman dilimleri %20’nin hesaplanmasında dikkate alınmaz. Taşıyıcı, İcra İflas Kanunu’na göre yeniden yapılandırma sürecine girmiş ise⁷³ ya da lisansı askıya alınmış ise kullanılmamış zaman dilimleri havuza eklenmeyecektir. Bu sayılanlar dışında tahsis edilen sıra/zamanın toplamının %20’sinden fazlası kullanılmamış ise sıra/zaman havuzuna eklenecektir.

Bir önceki senenin aynı tarife dönemine ait sıra/zaman serileri sıra/zaman havuzunu oluşturacaktır. Havalimanı kapasitesindeki olası artışlar neticesinde elde edilen yeni zaman dilimleri de sıra/zaman havuzuna dâhil edilecektir. İade edilen zaman dilimleri kullanım hesabında dikkate alınmayacaktır.

3.2. Rüçhan hakkı

Havuzda yer alan zaman dilimleri tahsis talebinde bulunan taşıyıcılar arasında paylaşılır. Üzerinde müktesep hak bulunan bir sıra/zaman serisinin lehtarları sıra/zaman serisindeki bir zaman dilimini havuzdaki bir başka zaman dilimi ile değiştirmek isterse zaman dilimleri diğer taşıyıcılara tahsis edilmeden önce değişiklik talebinde bulunan taşıyıcıya tahsis edilir⁷⁴. Fakat değişikliğin ancak zamanlamada bir iyileşme kaydedilmesi ya da operasyonel gerekçelere dayanması halinde kabul edileceği belirtilmiştir. Hâlbuki koordinatörün değişiklik talebinin yerindeliğini inceleme yetkisi yoktur. Keza iyileşme göreceli, operasyonel gerekçe ise soyut bir kavramdır. O halde sıra/zaman serisi üzerinde müktesep hak sahibi taşıyıcının değişiklik talebini iyileşme veya operasyonel gerekçeye dayandırmış olması ve gerekçenin açıklanmış olması yeterlidir. Burada asıl dikkate alınması gereken konu değişiklik talebinin rakip veya yeni giren taşıyıcıların rekabet edebilirliğini ortadan kaldırma keyfiyetine yönelik olup olmadığıdır. Değişiklik talebinin iyileşme veya operasyonel gerekçeye dayandırılması zorunluluğu hakkın kötüye kullanımını engellemek amacıyla getirilmiştir⁷⁵.

⁷³ Bu kurala iflasın ertelenmesi de eklenmelidir. İflası ertelenmiş taşıyıcı, tahsis edilen zaman dilimlerini kullanamayacak olursa; iyileştirme projesi, kaybedilen zaman dilimlerinin yeniden tahsis edilememesi halinde uygulanabilme olanağını kaybedecektir.

⁷⁴ EC 95/93 Art. 8/4, Talimat md. 11/4.

⁷⁵ Açıklanan gerekçenin yerinde olmadığını tespit, koordinatörün görevi değil rakip taşıyıcıların ispat etmesi gereken bir külfettir. Koordinasyon süreci dâhilinde şikâyet veya

Sıra/zaman havuzundaki zaman dilimlerinden rüçhanlı olarak yararlanma hakkı içeren bir başka düzenleme yeni giren taşıyıcılar lehine getirilmiştir. Toplam taleplerin %50 veya daha fazlası yeni giren taşıyıcı taleplerinden oluşmakta ise havuzdaki zaman dilimlerinin %50'si öncelikli olarak yeni giren taşıyıcılara tahsis edilecektir⁷⁶. Toplam talebin hesabında müktesep hak sahibi taşıyıcılara tahsis edilen zaman dilimleri dikkate alınmayacaktır. Sıra/zaman havuzundaki zaman dilimleri tüm talepleri karşılamaya yeterli ise rüçhan hakkı oluşmayacaktır. Havuzda bulunan zaman dilimlerinin yarısı üzerinde yeni giren taşıyıcının rüçhan hakkından söz edebilmek için havuza yeni eklenen veya iade edilen ya da düşürülen zaman dilimlerinin yarısından fazlası yeni giren statüsü haiz taşıyıcılar tarafından talep edilmiş olmalıdır. Bu halde havuzdaki zaman dilimlerinin yarısı yeni giren statüsü haiz taşıyıcılara tahsis edildikten sonra diğer taşıyıcı talepleri değerlendirilecektir. Yeni giren taşıyıcı talepleri sıra/zaman havuzundaki zaman dilimlerinin yarısından daha az ise %50 tahsisin ilk önce yeni taşıyıcılara yapılma zorunluluğu yoktur⁷⁷. Yeni giren taleplerinin tamamı %50 tahsise rağmen karşılanamamış ise, karşılanamayan yeni giren talepleri diğer taşıyıcı talepleri ile birlikte değerlendirilecektir. Yeni giren taşıyıcıların talepleri sıra/zaman havuzundaki zaman dilimi toplamının yarısından az ise talepler diğer taşıyıcı talepleri ile birlikte paylaşımına tabi tutulacaktır. Her durumda, her bir tarife günündeki sıra/zaman dilimleri yeni giren taşıyıcılar ve diğer taşıyıcılar arasında hakkaniyete uygun olarak paylaşılacaktır.

itiraz edilse dahi maddi inceleme yapılamayacağından, rakip taşıyıcıların ilgili havali-manının bulunduğu yerdeki Asliye Ticaret Mahkemesinde haksız rekabetin önlenmesi davası açmaları ve bu davada rekabetin önlenmesi amacıyla hakkın kötüye kullanıldığını ispatlamaları mümkündür.

⁷⁶ EC 95/93 md. 10/6, Talimat md. 13/5.

⁷⁷ EC 95/93 Art. 10/6 ilk cümlesinin lâfzî yorumundan çıkan sonuç budur. Fakat hemen akabinde koordinatöre, talepleri değerlendirirken yeni giren taşıyıcı ile diğer taşıyıcılar arasında adil davranma yükümlülüğü getirilmiştir. Talepleri adilane değerlendirme yükümlülüğü her bir tarife günü için ayrı ayrı yerine getirilmelidir. O halde EC 95/93 yeni giren taşıyıcı ile diğer taşıyıcılar arasında bir denge kurmayı amaçlamıştır. Bir yandan taşıyıcıların pazara giriş yapmalarını kolaylaştırmak ve bu konuda belirli koşullarda rüçhan hakkı tanımak diğer yandan rüçhan hakkı sebebiyle ana üs taşıyıcısı veya mevcut taşıyıcının ticari faaliyetlerini geliştirme olanağının kısıtlanmasını engellemek suretiyle denge sağlanmaya çalışılmıştır.

3.3. Öncelik Sırası

Havuzda yer alan zaman dilimleri tahsis talebinde bulunan taşıyıcılar arasında paylaştırılmadan önce zaman dilimlerinin tüm tahsis taleplerini karşılamaya yetmeyeceği anlaşılırsa, paylaşımın belirli bir sıra gözetilerek yapılması gerekir. Tarife döneminin herhangi bir gününde rüçhan hakkı tanınmasını gerektirecek bir durum söz konusu ise taşıyıcılar, yeni giren ve mevcut taşıyıcılar olmak üzere iki ayrı kategoride değerlendirilmeli ve sıralama buna göre yapılmalıdır. Yeni giren taşıyıcılara yapılacak sıra/zaman tahsisinde öncelik herhangi bir tarife gününde dörtten fazla sıra/zaman tahsisi yapılmamış ve kendisinden başka en az iki taşıyıcının daha sefer icra ettiği hatta herhangi bir tarife gününde dörtten fazla sıra/zaman tahsis edilmemiş yeni giren taşıyıcıya verilecektir. İkinci sırada ise herhangi bir tarife gününde dörtten fazla sıra/zaman tahsisi yapılmamış ve herhangi bir taşıyıcının sefer düzenlemediği hat için herhangi bir tarife gününde dörtten fazla sıra/zaman tahsis edilmemiş yeni giren taşıyıcı yer alacaktır⁷⁸.

Havuzdaki zaman dilimleri için herhangi bir tarife gününde rüçhan hakkı tanınması gerekmiyor ise taşıyıcılar tek kategoride toplanmalıdır. Gerek mevcut taşıyıcıların tek başına yer aldığı gerekse rüçhan hakkını kullanamayan yeni giren taşıyıcıların dâhil edildiği listede öncelik tarifeli sefer ve düzenli tarifersiz sefer icra eden taşıyıcılara verilecektir. Daha sonra ticari amaç gütmeyen taşıyıcıların tahsis talepleri dikkate alınacaktır. Her bir sırada yıl boyu süren faaliyetlerin görülmesi için yapılan talepler öncelikle değerlendirilecektir⁷⁹.

3.4. Sıra/zaman tahsisi

Koordineli sıra/zaman tahsisi süreci şeffaf ve tüm ilgililere açık bir biçimde tamamlandıktan sonra, tahsis edilen zaman dilimleri koordinatörlük veya tahsis merkezi tarafından IATA yazışma formatına uygun olarak ilgili taşıyıcılara bildirilir. Talep edilen zaman dilimi tahsis edilemiyorsa; koordi-

⁷⁸ Talimat md. 13/5. EC 95/93’ün farklı yorumu ve talimatın eleştirisi için bkz. I.B. 2.a

⁷⁹ EC 95/93 Art. 8/3, Talimat md. 11/3. Talimat ana üs taşıyıcılarının tahsis talebini de tercih sebebi olarak belirlemiştir. Ana üs taşıyıcısı yıl boyu sürecek yeni tarifeli ve düzenli tarifersiz sefer icraları için zaten tercih edilecektir. Ana üs taşıyıcısına sezonluk faaliyetleri için ayrıca öncelik tanınması eşit muamele keyfiyeti karşısında eleştirilere açıktır.

natörlük, mümkün olan en yakın zamana ait zaman dilimini, tahsis edilememenin gerekçeleri ile birlikte bildirmek zorundadır⁸⁰. Zaman dilimi bir kez taşıyıcıya tahsis edildikten sonra taşıyıcının o zaman aralığında icra edeceği seferler için havalimanı altyapısı kullanıma hakkı oluşur.

Sıra/zaman tahsisi aykırı kullanılmadığı sürece koordinatörlük tarafından geri alınamaz. Bir taşıyıcıya tahsis edilmiş zaman diliminin, ulusal rekabet hukuku mevzuatından kaynaklanan bir değişime⁸¹ uğraması halinde taşıyıcı herhangi bir tazminat talebinde bulunamayacaktır.

4. SIRA/ZAMAN TAHSİSİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ

Sıra/zaman tahsisi işleminin hukuki niteliği konusunda iki ayrı görüş bulunmaktadır. Bunlardan ilki, tahsis işleminin idari işlem olduğu yönündedir. Diğeri ise sıra/zaman tahsisinin sözleşmesel temele dayandığını iddia etmektedir. İşlemin niteliği farklı yorumlanmasına rağmen, sıra/zaman tahsisinin içerdiği hakkın niteliği noktasında görüşler birleşmektedir.

4.1. İdari İşlem Kuramı

Sıra/zaman tahsisinin bir idari işlem olduğu daha çok Alman doktrini tarafından savunulmaktadır. Bu görüşe göre kapasite analizi ve tahsis öncesi yapılan koordinasyon işleri hazırlık işlemlerini oluşturmaktadır⁸². Koordinasyon makamı görevli idareyi temsilen ilgili taşıyıcıların yazılı tahsis taleplerini alır ve havalimanı işleticisinin sorumlu olduğu havalimanı altyapısına uygun olarak inceler. Bu esnada bir yandan kapasite artırımı veya daha etkin kullanım olanakları konusunda havalimanı işleticisi ile yazışmalar yaparken taşıyıcılar arasında olası uzlaşma ihtimallerini değerlendirir. Koordinasyon makamı, tahsis işlemi neticesinde yararlanılacak hizmetleri talep eden ve bunları arz eden arasında, ilgililerin hiçbirine bağlı olmaksızın idare

⁸⁰ Talimat md. 11/5.

⁸¹ Ulusal rekabet hukuku mevzuatından kaynaklanan değişimden kasıt idari, kanuni veya yargı kararı gereği oluşan bir yasak sebebiyle havalimanına erişimin kısıtlanması veya ortadan kaldırılması olarak algılanmalıdır. Örneğin aşağıda, altıncı bölümde zikredileceği üzere rakip taşıyıcılar kendi aralarında zaman dilimlerinin paylaşımına ilişkin bir anlaşma yapabilirler. Bu türden anlaşmaların yasaklanması veya iptal edilmesi sebebiyle herhangi bir taşıyıcının kısıtlanan veya ortadan kaldırılan sıra/zaman tahsisleri için tazminat talep edebilmesi mümkün olmayacaktır.

⁸² **Deutsch** ve **Stötzel** 2006, s. 195.

ad ve hesabına hareket etmektedir. Bütün bu hazırlık işlemlerinin sonunda taşıyıcıya sıra/zaman tahsis edilmesi ile idari işlem tamamlanır⁸³. Tahsis işleminin planlama ya da tahminleme kararından hangisi olduğu konusunda uygulama ve doktrin arasında henüz bir mutabakat sağlanamamıştır^{84 85}.

4.2. Sözleşme Kuramı

Sözleşme kuramının temelinde taşıyıcı ile havalimanı işleticisi arasında kısa veya uzun süreli kira sözleşmesi bulunduğu düşüncesi yatmaktadır. Sıra/zaman tahsisi uygulamasından önce taşıyıcılar kısa, orta ve uzun vadeli ticari hedeflerini gerçekleştirmek üzere özellikle ana üs olarak kullanacakları havalimanlarında bakım, onarım gibi teknik destek ve yer hizmetleri üniterinin konuşlandırılması için yer tahsisi talebinde bulunmuşlardır. Havalimanı işleticileri genellikle uzun vadeli kira sözleşmeleri ile taşıyıcılar lehine arazi ya da bina tahsis etmişlerdir. Öte yandan taşıyıcılar havalimanında kendileri gibi kira sözleşmesi ile tahsis edilen alanlarda hizmet veren yer işletme ruhsatı bulunan elleçleme *handling* kuruluşu ile hizmet sözleşmeleri akdetmişlerdir⁸⁶. İşte ayrı ayrı akdedilen bu sözleşmelerin ifası için havalimanına iniş-kalkış izninin verilmesi, havalimanı işleticisi ile taşıyıcılar ya da *handling* kuruluşu arasında akdedilen kira sözleşmesinin bir yan edim yükümüdür⁸⁷. Kira sözleşmelerinin akdi ile beklenen menfaatin gerçekleşmesi havalimanı işletmesinin taşıyıcılara iniş-kalkış izni vermesi halinde mümkün olacaktır. O halde havalimanı iniş-kalkış izninin verilmesi tek tek akdedilen kira sözleşmelerinin bir unsurudur.

4.3. Görüşlerin Değerlendirilmesi

Sözleşme görüşü pek çok açıdan eleştiriye açıktır. İlk olarak havalimanına iniş-kalkış izni, *real-time*⁸⁸ ya da *actual slot* olarak nitelenen sıra/zaman

⁸³ **Hofmann**, M. ve **Grabherr**, E. (2004), *LuftVG, Kommentar*, Carl Heymans Verlag, Köln, Deutschland, Art. 27a, Rdnr. 26.

⁸⁴ **Deutsch** ve **Stötzel** 2006, ss. 198-200. Tahminleme kararlarına karşı daha kısıtlı bir içerik kontrolü yapılabilmektedir.

⁸⁵ Hofmann ve Grabherr, doktrinde sıra/zaman tahsisinin tahminleme işlemi olduğu konusunda hemfikir olduğunu belirtmektedir. **Hofmann/Grabherr** 2004, Rdnr. 26, 29.

⁸⁶ **Langner** 1995, s. 155 vd.

⁸⁷ **Hardaway** 1986, s. 17.

⁸⁸ **Langner**, 1995, s. 151.

tahsis türlerinden yalnızca bir tanesidir⁸⁹. Ayrıca iniş-kalkış izni verilmesi tek başına havalimanı işleticisinin yetki ve sorumluluğunda değildir. İkinci olarak sözleşme kuramı yalnızca ana üs taşıyıcılarını dikkate almaktadır. Oysa kamu hizmetinin görüldüğü havalimanları tüm taşıyıcıların kullanımına açıktır. Havalimanını ana üs olarak kullanmayan taşıyıcılar ile havalimanı işletmesi arasında bir kira sözleşmesinin bulunması pratik veya hukuki açıdan zorunlu değildir. Son olarak, sıra/zaman tahsisi esas itibarıyla havalimanı işleticisi ile taşıyıcılar arasında işleyen bir süreç olmasına rağmen tarafların taleplerinin dikkate alındığı yetkili idari organ tarafından kontrol ve koordine edilen bir uygulamadır. Taraflar doğrudan birbirleri ile değil koordinatör ile muhatap olmaktadır. Bu nedenlerle sözleşme kuramına, sıra/zaman tahsisi her ne kadar özel hukuk boyutuyla ele alınmış olsa da, katılmak mümkün değildir.

Kanaatimizce sıra/zaman tahsisi ülkemizdeki mevcut uygulama bakımından bir idari işlem niteliği taşımaktadır. Bilindiği üzere idari işlem maddi ve organik anlamda olmak üzere farklı biçimlerde tanımlanmaktadır. Organik anlamda idari işlem den söz edebilmek için işlemin bir idari makam tarafından yapılması yeterlidir, ayrıca genel veya bireysel olmasının önemi yoktur⁹⁰. Maddi anlamda idari işlem ise işlemi yapan organdan bağımsız bir biçimde somut ve bireysel, hukuki durum doğurucu işlemdir⁹¹. Gerek organik gerek maddi ölçüt esas alındığında sıra/zaman tahsisi işleminin idari işlem olduğu kabul edilmelidir. Zira mevcut düzenlemeye göre sıra/zaman tahsisi ile görevli DHMİ, hizmet yönünden yerinden yönetim birimleri arasında kamu iktisadi kuruluşudur⁹². DHMİ, taşıyıcıların havalimanı alt yapısından yararlanabilmesi amacıyla önceden belirlenmiş ve belirli süre ile sınırlı zaman dilimlerini her bir taşıyıcıya ayrı ayrı ya da seri halinde tahsis etmektedir. Fonksiyonel ölçüt dikkate alındığında da durum değişmemektedir. Fonksiyonel ölçüte göre idari makamın kamu hukuku alanındaki

⁸⁹ **Diederiks-Verschoor** 2006, s. 25; **Mendes de Leon**, 2011, s. 279.

⁹⁰ **Akyılmaz**, B. (2000). *İdari Usul İlkeleri Işığında İdari İşlemin Yapılış Usulü*, Yetkin, Ankara, s. 28, **Gözler**, K. (2009) *İdare Hukuku*, Ekin, Bursa, s. 621.

⁹¹ **Erkut**, C. (1990) *İptal Davasının Konusunu Oluşturma Bakımından İdari İşlemin Kimliği*, Danıştay Yayınları, Ankara, s. 9, **Gözler**, s. 618.

⁹² **Günday**, M. (2002) *İdare Hukuku*, İmaj Yayıncılık, Ankara, s. 463, **Gözler**, s. 570.

işlemleri idari işlemdir⁹³. KİK niteliği taşıyan DHMİ, sıra/zaman tahsisi ile esasen sözleşme değil ilkeleri ve süreci önceden belirlenmiş havalimanı kapasitesi ile örtüşen havuzda birikmiş zaman dilimlerinin usulünce paylaşılması işlemini gerçekleştirmektedir.

Taşıyıcıya tarife dönemi için sıra/zaman tahsisi geçici bir idari işlemdir. Taşıyıcı tahsis işlemi ile süresiz bir hak elde edemez çünkü her bir tarife dönemi için idari işlemin yeniden usulüne uygun tesis edilmesi gerekir.

4.4. Sıra/Zaman Tahsisinin İçerdiği Hak Bakımından Hukuki Niteliği

Taşıyıcılar tahsis edilen sıra/zaman üzerinde hak sahibi olduklarını iddia etmişlerdir. Bu iddianın dayanağı tahsisin kendi lehlerine yapıldığı⁹⁴, hakkın devri konusunda tasarruf yetkisinin kendilerine ait olduğu⁹⁵, taşıyıcının hiç değilse tahsis edilen sıra/zamanın hamili sıfatını taşıdığı varsayımları olmuştur⁹⁶. Fakat bu iddia hukuki açıdan geçerli görülmemiştir⁹⁷. Taşıyıcının sıra/zaman üzerinde malik sıfatıyla hak sahibi olduğunu teyit eden herhangi bir hukuki kaynak bulunmamaktadır. Bununla birlikte sıra/zaman tahsisinin taşıyıcıya bir hak bahşettiğine şüphe yoktur. Özellikle ABD’de tahsis edilmiş zaman dilimleri üzerindeki hakkın, iflas masasının aktif kısmında gösterildiği kaydedilmiştir⁹⁸. Taşıyıcılar bilânçolarında sıra/zaman tahsisi üzerindeki hakkı aktif değerler arasında göstermekte, bankalar söz konusu hakkın teminat olarak gösterilmesini kabul etmektedir⁹⁹. Sıra/zaman tahsisinin Avrupa uygulamasında anılan örneklere rastlanılma-

⁹³ **Akyılmaz**, s. 29. Gözler, KİK’lerin esas itibariyle özel hukuka tabi olduklarını, üçüncü kişilerle yaptıkları işlemlere özel hukuk hükümlerinin uygulanacağını belirttikten sonra kuruluş ve iç işleyişlerine ilişkin işlemlerinin idare hukuku ilkelerine tabi olduklarını belirtmektedir. Gözler, s. 571.

⁹⁴ EC 95/93 Art. 10/3 dayanak gösterilmiştir.

⁹⁵ EC 95/93 Art. 8/4 dayanak gösterilmiştir.

⁹⁶ **Mendes de Leon** 2011, s. 278.

⁹⁷ **Moessner**, P. (2005), *Slot Allocation in the United States and Europe*, McGill University Press, Montreal, Quebec, s. 9.

⁹⁸ **Borenstein**, D. (1992), “*The evolution of U.S. airline competition*” *Journal of Economic Perspectives*, No:6(2), s. 46.

⁹⁹ **Starkie**, D. (1992), *Slot Trading at United States Airports*, **Hayes and Barlett**, London-Putnam, UK, s. 8.

mıştır¹⁰⁰. Sıra/zaman tahsisinin el değiştirebilmesi, tahsis ile doğan bir hakkın varlığını kabul etmemizi gerektirir.

Sıra/zaman tahsisi esasen havalimanını alt yapısını doğrudan kullanma hakkı içermez. Çünkü havalimanı alt yapısının kullanımı ücret karşılığı elde edilebilecek bir menfaattir. Taşıyıcı zaten havalimanı altyapısını kullanmak için belirlenmiş tarife üzerinden ayrıca ücret ve harç ödeyecektir. Sıra/zaman tahsisindeki hakkın konusu ise taşıyıcının akdettiği ya da edeceği sözleşmelerden kaynaklanan havalimanı altyapısının belirli bir bölümü ya da tamamını kullanma hakkını talep edebileceği zaman dilimidir. Çok aktörlü ve çok karmaşık operasyon zincirinin başlayacağı, bütün aktörlerinin bir araya geleceği zamanın önceden belirlenmesidir. Sıra/zaman tahsisi taşıyıcıya sözleştiği taraflar ile buluşabilmesi, karşı âkitten edimini talep ve ifasını kabul edebilmesi için bir zaman aralığı verilmesidir. Tahsis edilen zaman aralığında havalimanı alt yapısını kullanma hakkı o taşıyıcıya ait olacaktır. Taşıyıcının sıra/zaman tahsisi yapılmaksızın koordineli bir havalimanına iniş veya bu limandan kalkış yapabilmesi, havalimanı altyapısından yararlanabilmesi mümkün değildir¹⁰¹. O halde sıra/zaman tahsisinin içerdiği hak, başka bir hakkın (havalimanına iniş veya havalimanından kalkış yapma, havalimanı altyapısını kullanma hakkının) talep edilebilmesini sağlayan haktır.

¹⁰⁰ Bu nedenle Kıta Avrupası ile Anglo Sakson hukuk sistemleri arasında sıra/zaman tahsisi algılamasının farklı olduğu söylenebilir. Her ne kadar de-regülasyon siyaseti çok benzer aşamalardan geçerek günümüze ulaşmış ise de Amerika'da birincil sıra/zaman ticareti kabul edilmiş, ikincil sıra/zaman ticareti ise kısa bir dönem için de olsa herhangi bir kısıtlama getirilmeksizin serbest bırakılmıştır. Amerika'da tahsis işleminin bir maliyeti olmuştur. Bu maliyetin karşılığı olarak işletmenin aktif kısmında yer alan bir hak olarak değer verilmiştir. Oysa Avrupa uygulamasında birincil ticaret işlerlik kazanmamıştır. İkincil ticaret ise tartışmalıdır. EC 95/93 md. 8a/3 (a) yeni giren taşıyıcıya tahsis edilmiş zaman diliminin iki yıl müddetle (aynı iki tarife dönemi boyunca) iflas dışındaki yasal devralmalarda devralana geçemeyeceği kuralını düzenlemektedir. Hükmün yorumundan çıkan sonuç iflas yoluyla devralmalarda yeni giren taşıyıcıya dahi tahsis edilmiş zaman dilimleri devralana geçecektir. Bu sebeple Avrupa uygulamasında da taşıyıcının sıra/zaman tahsisi üzerindeki hakkı iflas masasının aktif kısmında yer alan değerler arasında gösterilmelidir. Hemen belirtmek gerekir ki iflas yoluyla tasfiye oldukça uzun bir süreç, sıra/zaman üzerindeki hak ise geçici (tahsis edilen tarife dönemi boyunca geçerli) bir haktır. Bu sebeple hükmün uygulanmasının pratik bir sonuç doğurması güçtür.

¹⁰¹ Talimat md. 17/2 (a)

Sıra/zaman tahsisi taşıyıcıya nispi bir hak tanır. Taşıyıcı yalnızca zaman diliminin tahsis edildiği havalimanına iniş veya bu havalimanından kalkış talep edebilir. Malvarlıksal bir haktır. Taşıyıcının servis sağladığı hatların sayısı, diğer bir ifadeyle sefer icra ettiği havalimanlarının (bağlantılarının) çokluğu taşıyıcıya biçilen değerde dikkate alınır. Bu nedenle ayrıca aksi kararlaştırılmadıkça hak sahibi taşıyıcı işletmenin devri halinde devrin kapsamındadır¹⁰². Belirli koşullarda da olsa el değiştirebilir olması bakımından devri kabil bir haktır.

¹⁰² Bkz. TTK. md. 11. Sıra/zaman tahsisinin dipnot 85’te gösterilen istisna dışında ticari işletme devri kapsamında yer alması konusunda duraksamaya yer yoktur. Ticari işletme rehni kapsamına alınıp alınmayacağı konusunda tereddüde düşülebilir. Ticari İşletme Rehin Kanunu (TİRK) md. 3’de işletme rehni kapsamı belirtilmiştir. İşletme rehni, ticaret unvanı ve işletme adı, işletmeye daimi surette tahsis edilmiş menkul tesisat ve sınaî hakları kapsamı geçerlilik koşulu kabul edilmiştir. Örnekleme suretiyle sayılmış sınaî hakların açıkça kararlaştırılmak suretiyle kapsam dışı bırakılabilmesi mümkündür. (TİRK md. 3) Bu çerçevede sıra zaman tahsisi üzerindeki hakkın sınaî bir hak olup olmadığı değerlendirilmelidir. Sınaî haklar herkese karşı ileri sürülebilen mutlak hak kategorisindedir. Oysa sıra/zaman tahsisi nispi bir haktır. Bu sebeple sınaî hak kategorisine girmediği gibi ticari işletme rehni kapsamına da dahil değildir. Sıra/zaman tahsisi taşıyıcının ticari faaliyetini sürdürebilmesi ve aldığı krediyi geri ödeyebilmesi için gereklidir. Bir taşıyıcı için sıra/zaman tahsisi, niteliği farklı olmakla birlikte bir işletmenin ticari faaliyetlerini sürdürebilmesi için gerekli “kiracılık hakkı” ve “müşteri çevresi” unsurlarına benzemektedir. “Müşteri çevresi” ve “kiracılık hakkı” ticari işletme rehni kapsamına alınmadığına göre sıra/zaman tahsisi de alınmamalıdır. Öte yandan ticari işletme rehni ile işletmesini rehnemiş taşıyıcı, teminata konu alacağı ödeyemediğinde, işletme TİRK md. 17 gereği menkul rehni ilamlı paraya çevrilmesi yoluyla takip neticesinde paraya çevrileceğinden muhtemel alıcının, işletmesini rehnemiş taşıyıcıya tahsis edilmiş zaman dilimleri üzerinde hak sahibi olması, rehni tüm ilgilileri bakımından faydalı olacaktır. Bu nedenle sıra/zaman dilimlerinin genişletme suretiyle ticari işletme rehni kapsamına alınabilmesi mümkün olmalıdır. Ticari işletme rehni kapsamının genişletilmesi yönünde yasal engel bulunmamaktadır. (Ticari işletme rehni kapsamının genişletilebilme olanağına ilişkin bkz. **Ertaş, Ş.** (2005) “Ticari İşletme Rehni” *DEÜ Hukuk Fakültesi Dergisi Prof. Dr. İrfan Baştuğ Armağanı, C.7, Özel Sayı*, s. 42. Ayrıca ticari işletmesini kaybetmiş taşıyıcının iflas edeceği açıktır. Sıra/zaman dilimlerinin iflas yoluyla el değiştirmesinde EC 95/93 Art. 8/4 ve Talimat md. 12/ 3a sebebiyle bir devir engeli bulunmamaktadır. Aynı hüküm ticari işletme rehni paraya çevrilmesi yoluyla takip neticesinde el değiştirmesi bakımından da işletilebilir. Buna karşılık sıra/zaman tahsisinin tek başına teminat olarak gösterilmesine ise mesafeli yaklaşmak gerekir. Çünkü Medeni Kanun md. 954/f.I gereği başkasına devredilebilir hak ve alacaklar rehnedilebilir. Sıra/zaman tahsisinin devri belirli koşullar altında mümkün

5. SIRA/ZAMAN TİCARETİ

Sıra/zaman ticareti iki başlıkta incelenmektedir. Birincil ticaret, talep edilen zaman dilimlerinin yetkili makam tarafından taşıyıcılara ücret karşılığı tahsis edilmesi olarak tanımlanmaktadır. İkincil ticaret ise tahsis edilmiş zaman dilimlerinin taşıyıcılar arasında el değiştirmesidir. Birincil ticaret pazarlık veya ihale usullerinden biri ile yapılabilir. Genelde sıra/zaman tahsisi için ayrıca ücret ödemesi yapılmamaktadır. Sıra/zaman hareketliliği de denen ikincil ticaret ise taşıyıcılar arasında tahsis edilmiş sıra/zaman devri veya değişimi anlamına gelmektedir.

5.1. Birincil Ticaret

Sıra/zaman tahsisinin birincil ticaretinin mümkün olup olmadığı hakkında ulusal veya uluslararası mevzuatta açık bir hüküm bulunmamaktadır. Ancak birincil ticaret yasaklanmamıştır. Bu sebeple doktrin birincil sıra/zaman ticaretinin mümkün olduğu konusunda hem fikirdir¹⁰³. Kamu hizmeti niteliği haiz sıra/zaman tahsisi taşıyıcıya bir yararlanma hakkı tanımaktadır. Yararlanma hakkı karşılığında ücret istenebilmesi mümkün görünmektedir. Birincil ticaretin üç şekilde yapılabilmesi mümkündür: Tarife üzerinden satış suretiyle, açık artırma yöntemiyle veya kura yoluyla. Kura yöntemi ücret karşılığında olmayacağından birincil ticaret kapsamında değerlendirilmemelidir. Güncel yöntem sıra/zaman tahsisinin ücret karşılığında yapılmamasıdır. Sıra/zaman tahsisi için ayrıca bir ücret ödenmesi kararlaştırılması halinde tahsil edilecek ücretin maliyet temelli olması gereklidir. Ücret, ulusal - yabancı taşıyıcı ayrımı yapılmaksızın adil ve eşit rekabet fırsatını ortadan kaldırmayacak biçimde belirlenmelidir.

5.2. İkincil Ticaret ve Şartları

Sıra/zaman tahsisinin taşıyıcılar arasında el değiştirmesine ikincil ticaret denmektedir. EC 95/93 m. 8/4, 2004 değişikliğinden önce tahsis

olmasına rağmen tedavül etmesi arzulanmamıştır. Ayrıca sıra/zaman tahsisi geçicidir; taşıyıcıya bir tarife dönemi boyunca hak tanır, talep edilmemesi halinde takip eden aynı tarife döneminde re'sen tahsis işlemi yapılmaz. Bu nedenle sıra/zaman tahsisinin tek başına rehne konu olabilmesi mümkün gözükmemektedir. 1447 S. Ticari İşletme Rehin Kanunu için bkz. 28.07.1971 T. ve 13909 S. RG.

¹⁰³ Kost 2003, s. 10; Kupfer 2005, s. 387; Mendes de Leon 2010, s. 270; Diederiks-Verschoor 2006, s. 69; Langner 1995, s. 156; Hardaway 1986, s. 17.

edilen sıra/zamanların el değiştirmesi konusunda net bir tutum sergilememiştir. Bu nedenle ikincil ticaretin ücret karşılığı yapılıp yapılamayacağı tartişma konusu olmuştur. Değişiklik öncesi EC 95/93 m. 8/4’ün yorumlandığı mahkeme kararları birbirinden farklı sonuçlara ulaşmış, fakat konu Adalet Divanı’na aksetmemiştir. İngiliz mahkemeleri ikincil ticaretin ücret karşılığı gerçekleşebileceği tespitini, uzun süreden beri aynı gün ve saatte düzenlenen seferlerin bir müşteri çevresi yarattığı, tahsis edilen sıra/zamanın devri ile bu müşteri çevresinin de devredildiği, kısacası tahsis edilen hakkın ekonomik bir karşılığı bulunduğu gerekçesine dayandırmıřtır¹⁰⁴. Buna karşılık Hollanda mahkemeleri md. 8/4’te yer alan devir ibaresinin satım sözleşmesi kapsamında değerlendirilemeyeceğini, hükmün devri sınırlandırıcı olduğunu bu sebeple ücret karşılığı gerçekleştirilemeyeceğini tespit etmiřtir¹⁰⁵.

EC 793/2004 ile EC 95/93’e eklenen md. 8a ve 8b ile konu daha net ortaya konmuştur. EC 95/93 md. 8a’ya göre taşıyıcılara tahsis edilen zaman dilimlerinin iki şekilde el değiştirmesi mümkündür: Devir¹⁰⁶ ve trampa¹⁰⁷.

¹⁰⁴ R vs. Airport Coordination Ltd. ex-parte States of Guernsey Transport Board, judgement of High Court (Queens Bench Division) of 25 November 1999. **Pheasant, J. ve Giles, M.** (2007) “*Slots at Congested Airports: Limitations of Competition Law*” Hogan and Hartson, London, <http://www.rpieurope.org/2007%20Conference/Pheasant%20RPI%20Conference%202007.pdf> Erişim Tarihi: 19.09.2011, s. 4.

¹⁰⁵ **Jones, I., Holder, S., van der Veer, JP.**,(2004), “Study to Assess The Different Slot Allocation Schemes” NERA, London, http://ec.europa.eu/transport/air/studies/doc/airports/2004_01_slot_allocation_schemes.pdf Erişim Tarihi: 18:09.2011, s. 266.

¹⁰⁶ EC 95/93 md. 8a ve Talimat md. 12 “transfer” ibaresini kullanmışlardır. Kastedilen devirdir. Sayım sınırlandırıcıdır. Bu nedenle taşıyıcıya tahsis edilmiş zaman diliminin ayrıca tek başına devir sözleşmesine konu olabilmesi mümkün değildir.

¹⁰⁷ EC 95/93 md. 8a “exchange”, Talimat “takas” ibaresini kullanmıştır. Burada borçlar hukuku anlamında bir takastan bahsedebilmek mümkün değildir (Takas hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Aral, F.** (1994), *Türk Borçlar Hukukunda Takas*, Savaş yayınları, Ankara, s. 1; **Eren, F.** (2003), *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 8. Bası, Beta, İstanbul, s. 1262; **Nomer, H.** (2007), *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Beta, İstanbul. s. 160). Çünkü takas için karşılıklı muaccel ve aynı cins bir alacağın bulunması koşulu sıra/zaman tahsisinin özellikleri dikkate alındığında asla mümkün olamayacaktır. Kastedilen karşılıklı mal veya hak değişimini konu alan iki tarafa borç yükleyen, rızai bir akit türü olan “trampa”dır. Trampa için bkz. **Yavuz, C.** (2007), *Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, Beta, İstanbul, s. 235.

Teknik anlamda bir devir olmamasına rağmen taşıyıcının kendisine belirli bir hatta veya servis tipi¹⁰⁸ için tahsis edilmiş zaman dilimini, başka bir hat veya servis tipi için kullanabilmesine devir başlığı altında izin verilmiştir. Yeni giren taşıyıcı statüsü nedeniyle belirli bir hatta tahsis edilen sıra/zaman serileri başka bir hatta kullanılamaz¹⁰⁹. Esasen tahsis edilen zaman diliminin taşıyıcılar arasında devre konu olması üç halde mümkün görülmüştür. Ana ve bağlı şirket arasında veya aynı ana şirkete bağlı şirketler arasında zaman dilimlerinin devri mümkündür¹¹⁰. Bir havayolu şirketi hisselerinin başka bir havayolu şirketi tarafından devralınması halinde de zaman dilimi devrine izin verilmiştir. Son olarak bir havayolu şirketinin tamamen veya kısmen devralınması halinde de devralınan şirkete ait tahsis edilmiş zaman dilimleri devralana geçmektedir¹¹¹.

Sıra/zaman tahsisinin trampa edilmesi de mümkündür. Fakat trampa bire bir kıstasına uygun yapılmalıdır. Her bir zaman diliminin karşılığında mutlaka ayrı bir zaman diliminin taraflar arasında el değiştirmesi gereklidir. Trampada denklik parasının kararlaştırılıp kararlaştırılmayacağı konusunda EC 95/93 ve Talimat sessizliğini korumuştur. Tahsis edilen zaman dilimi karşılığında zaman dilimi alınmadığı sürece el değiştirmeye izin verilme-

¹⁰⁸ Kast edilen tarifeli sefer, tarifersiz düzenli sefer ve tarifersiz düzensiz seferdir.

¹⁰⁹ EC 95/93 md. 8a/3 (b)'de yer alan bu hükme Talimatta yer verilmemiştir. Yeni giren taşıyıcının değiştirmek istediği hatta da aynı statü gereği sıra/zaman tahsisine hakkı mevcutsa değişiklik yapılabilmesi mümkündür.

¹¹⁰ Türk Sivil Havacılık sektöründe ana şirket, bağlı şirket örneğine rastlanmamaktadır. *Non-frill* (ikramsız) sefer düzenleyen taşıyıcıların maliyetleri düşürerek bilet fiyatlarını aşağı çekmesi pazardaki büyük taşıyıcıları zora sokmuştur. Büyük taşıyıcılar bir yandan sürdürdükleri hizmetin kalite ve standartlarını sabit tutarak marka değerini korumaya çalışmışlar diğer yandan devralma ya da kuruluş yöntemiyle kendilerine bağlı *non-frill* havayolu şirketleri oluşturarak rekabet edebilirliklerini artırmışlardır. Sorun Türkiye'de, yeni marka yaratılmak suretiyle çözümlenmeye çalışılmıştır. Böylelikle kuruluş veya devralma masrafindan önemli ölçüde tasarruf edilmiştir.

¹¹¹ Burada hem EC 95/93, hem Talimat, tahsis edilmiş zaman dilimlerinin doğrudan devralınan şirket ile ilgili olması şartını getirmiştir. İlgili talep edilen zaman diliminin tahsis edilmesi ile kurulmuş sayılır. Sıra/zaman tahsisi ile taşıyıcının aktif değerlerindeki artış sebebiyle aksi iradi ya da kazai olarak kararlaştırılmadığı sürece şirket birleşme ve devralmalarında da tahsis edilmiş zaman dilimleri işlemin kapsamında olacaktır. Birleşme devralma geniş yorumlanmalıdır. Kısmi devirde ise hangi zaman dilimlerinin ayrıca devre konu edildiği açıkça belirtilmelidir. Tahsis edilen zaman diliminin işletmeden ayrı olarak devredilebilmesi mümkün değildir.

miştir. Bu nedenle sıra/zaman tahsisini konu alan el değiştirme s3zleşmelerinde taraflar birbirlerine kendilerine tahsis edilmiş bir zaman dilimini karşılıklı vermeyi taahh3t etmektedir. S3zleşmenin asli edimi zaman dilimlerinin karşılıklı değiştirilmesidir. Denklik parası trampada bir yan edim y3k3m3 olarak kararlařtırılabilir¹¹². Fakat tarafların asli edim olarak kararlaştırmayacakları bir edimi yan edim y3k3m3 olarak kararlaştırabilmelerine olanak yoktur. 3zetle sıra/zaman tahsisinin trampasında denklik parasının kararlaştırılabilmesi mevcut d3zenleme karşısında m3mk3n değildir. Durum T3rk Hukuku bakımından da farklı değildir. Zaman dilimlerinin trampa edilmesi karşılığında kararlaştırılan denklik parasının ifa edilmesi talep edilemeyeceği gibi 3denmesi halinde geri istenebilmesi de m3mk3n olmayacaktır.

Devir ve trampa hakkındaki bir başka kısıtlama ise yeni giren taşıyıcıya tahsis edilmiş zaman dilimlerinin devir veya trampa yasağıdır. Buna g3re yeni giren taşıyıcıya tahsis edilmiş zaman dilimi denk iki tarife d3nemi boyunca başka bir taşıyıcıya devredilemez veya trampa edilemez¹¹³. Devir yasağı, yeni giren taşıyıcının iflası sebebiyle tasfiyesi dışındaki devralmaları kapsamaktadır. Açıķça belirtilmiş olmamasına rağmen malvarlığının terki suretiyle konkordato halinde de devir yasağına istisna getirildiği kabul edilmelidir. Yeni giren taşıyıcıya tahsis edilmiş zaman diliminin trampa edilmesi halinde taşıyıcının ilk talebine daha yakın bir zaman dilimi elde etmekte ise iki denk tarife d3nemi boyunca trampa yasağı dikkate alınmaz.

Sıra/zaman tahsis değişikliğinin uygulanabilmesi için koordinat3rl3e bildirilmesi ve koordinat3rl3k onayının alınması gereklidir. Koordinat3rl3k talebi ancak devir ve takas yasağına uyulmaması halinde veya el değiştirmenin havalimanı faaliyetlerinde ciddi aksaklıklara neden olması sebebiyle geri çevirebilir. Tahsis talebini geri çevirme kararında mutlaka gerekçe belirtilmelidir. Gerekçe teknik, işletim, çevresel ve benzeri kısıtlamalara dayanmalıdır. Koordinat3rl3đ3n el değiştirme gerekçesinin yerindeliliğini inceleme yetkisi yoktur.

¹¹² Yavuz 2007, s. 235.

¹¹³ EC 95/93 Art. 8a/3 (a), (b), (c), Talimat md. 12/3 (a), (b). Bu halde işletme devri nedeniyle yeni giren taşıyıcıya tahsis edilmiş zaman dilimleri devri kapsamına da girmeyecektir.

6. SIRA/ZAMAN TAHSİSİNİN AYKIRI KULLANIMI ve TAHSİSİ

Taşıyıcının kendisine tahsis edilen zaman dilimine uymaması halinde bir aykırı kullanım söz konusu olacaktır. Sıra/zaman tahsisinin mevzuata uygun yapılmamış olması ise aykırı tahsis işlemi olarak nitelendirilir. Son olarak, şeklen tahsis edilen zaman dilimlerinin aykırı kullanılmamasına ve tahsis usulü bakımından bir aykırılık tespit edilememesine rağmen zaman diliminin içerik itibarıyla rekabet hukukundan doğan kuralları bertaraf etmeye yönelik olarak kullanımı, aykırı kullanım olarak değerlendirilebilir.

6.1. Taşıyıcının Aykırı Kullanımı

Taşıyıcıya sıra/zaman tahsisi yapılmaksızın iniş-kalkış yapması, taşıyıcıya tahsis edilen sıra/zaman serisinin hiç veya yeteri kadar kullanılmaması ya da zaman diliminin gereği gibi veya tahsis amacına uygun olarak kullanılmaması aykırı kullanım örnekleri olarak verilebilir. Bir tarife döneminde tahsis edilen sıra/zaman serisinin % 20'si geçtiği halde o seriye ait herhangi bir zaman dilimi kullanılmamış ise ilgili sıra/zaman serisi koordinatörlük tarafından taşıyıcının resmi gerekçesi incelendikten sonra geri alınabilir¹¹⁴. Taşıyıcının kendisine tahsis edilen sıra/zaman serilerini haklı bir neden olmaksızın % 80 oranında kullanamaması da bir geri alma sebebidir¹¹⁵. Taşıyıcıya tahsis edilen sıra/zaman serileri % 80 oranında kullanılsa bile, bilinçli olarak tahsis edilen zaman dilimlerine uyulmaması veya tahsis amacından farklı amaçlar için kullanılması hem kalan sıra/zaman serilerinin geri alınması hem de bir sonraki tarife döneminde taşıyıcının müktesep haktan

¹¹⁴ Talimat md. 13/6 (b). Bendin devamında koordinatörlüğün Merkezi Komite onayını almak koşuluyla Antalya Havalimanına özgü olarak charter seferlerin yoğunluğunu dikkate alarak bu oranı %30'a çıkartabileceği hükmüne yer verilmiştir. Pratik açıdan olumlu bir düzenleme olmasına rağmen bu tür bir tasarrufun yalnızca belirli bir servis tipi dikkate alınarak yapılabilmesi sıra/zaman tahsisi amacına uygun düşmemektedir. EC 95/93'de anılan türden bir istisnaya yer verilmemiştir. Taşıyıcının aleyhine değil, lehine olduğundan EC 95/93'e aykırı değildir.

¹¹⁵ Havalimanını ana üs olarak kullanmakta olan taşıyıcılar için bu oran %70'e indirilebilmektedir. Pratik açıdan olumlu bir düzenleme olmasına rağmen belirli bir grup hava taşıyıcısı için istisna getirilmiş olması eşitlik ve tarafsızlık ilkesine aykırılık teşkil etmektedir. EC 95/93'te bu tür bir hükme yer verilmemiştir. Yalnızca ana üs taşıyıcısı için getirilmiş bir istisna olduğundan EC 95/93'e aykırıdır.

yararlanamamasına neden olabilmektedir. Tahsis edilen zaman dilimi ile taşıyıcının yayımladığı tarife arasında uyumsuzluk bulunması bilinçli aykırılık haline örnek olarak gösterilmiştir. Fakat bilinçli aykırı kullanım tek başına yeterli değildir. Aykırılığın havalimanında ve hava trafik hizmetlerinde aksaklığa neden olması da gereklidir.

Bilinçli bir aykırılık olmamasına rağmen havalimanı ve hava trafik hizmetlerinde aksaklığa yol açan aşkın veya zamansız kullanım para cezası niteliğinde yaptırıma tabi tutulabilir¹¹⁶. Yaptırım ve önlem alma görevi DHMİ’ye verilmiştir. Yaptırım ve önlemler, bunların takibi görevi, eşitlik ve tarafsızlık ilkesine uygun olarak yerine getirilmelidir.

6.2. Aykırı Tahsis

Koordinatörlük veya koordinasyon merkezinin izlenmesi gereken usule uygun olmayan tahsis işlemleri aykırı tahsis işlemidir. Talep edilmeyen zaman diliminin tahsisi şeklinde karşımıza çıkabileceği gibi talep edilen zaman diliminin sebepsiz yere tahsis edilmemesi şeklinde de meydana gelebilir. Tahsise yetkili olmayan bir organ tarafından yapılan tahsis işlemi de aykırı tahsis örneği teşkil etmektedir. Kısacası aykırı tahsis, şeklen tarif edilen tahsis usulüne uyulmaması veya tahsisin yetkili organ eliyle yapılma-

¹¹⁶ Danıştay 10. Dairesi yaptırımı para cezası olarak nitelememektedir. Kararda, DHMİ tarafından icra takibi ile istenen paranın, idarenin ek bir hizmeti karşılığında olmadığını, işlemin idarenin kamu gücünü kullanarak tesis edilmediğini, havalimanı kapasitesinin etkin kullanımı için taşıyıcıyı teşvik etmeye yönelik bir önlem olduğunu belirledikten sonra, konunun idari yargının görev alanına girmediğini tespit etmiştir. Karar atfı için bkz dpnt.1. Hemen belirtmek gerekir ki aşkın kullanım taşıyıcıya o gün ve saatte tahsis edilen zaman diliminin elde olan veya olmayan sebeplerle aşılması olarak yorumlanmalıdır. Uçağın rötör yapma sebebi ne olursa olsun tahsis edilen zaman dilimi tamamlanmış ve bu sürenin % 20’sinden fazla süre geçirilmiş ise kullanılmaya devam eden altyapı hizmetlerinden sırası gelen taşıyıcı ya da taşıyıcılar yararlanamayacaktır. Bu aksaklık sebebiyle taşıyıcıya aştığı süre karşılığı bir miktar paranın ödetilmesi uygulamasına hem Türkiye’de hem de pek çok ülkede devam edilmektedir. Taşıyıcının bilinçli olarak süreli, kendine tahsis edilen zaman diliminden başka zaman dilimlerinde inş-kalkış yapması ise aykırı kullanımdır. İşte bu kullanım şekli, kazanılmış hakların iptali yaptırımına tâbi tutulmuştur. Türkiye’de ve uluslararası uygulamada bu hususta bir farklılık bulunmamaktadır.

masıdır. Bu nedenle Koordinatörlük ve Koordinasyon Merkezinin hukuki statüsünün tespiti önemlidir.

6.2.1. Koordinatörlük ve Koordinasyon Merkezinin Hukuki Statüsü

Bağımsız ve tarafsız olması gereken koordinasyon faaliyeti süreklilik arz etmelidir. Uluslararası uygulamada koordinasyon işini faaliyet konusu edinmiş tüzel kişiliği haiz kâr amacı gütmeyen kuruluşlar¹¹⁷ bulunmakla birlikte ülkemizde koordinasyon faaliyeti tüzel kişiliği haiz olmayan koordinatörlükler ve Slot Koordinasyon Merkezi (SKM) tarafından yapılmaktadır.

Mevcut haliyle SKM, DHMİ Talimatı ile oluşturulmuş ve DHMİ bünyesinde bir birim vazifesi görmektedir. Bu sebeple koordinasyon faaliyetinin havayolları ve hava meydanı işleticisi sıfatını haiz şahıslardan bağımsız yapılması gerekliliğine uyulmamaktadır. Zira mevcut hava meydanlarının pek çoğu ya DHMİ tarafından doğrudan ya da DHMİ denetimi ve gözetimi altında işletilmektedir. Sırf bu nedenle SKM sıra/zaman tahsis işlemlerinin bağımsız ve tarafsız olma unsurunu taşımadıkları *per se* kabul edilebilir. Acil bir düzenlemeyle sıra/zaman tahsisi koordinasyonunun Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bünyesine aktarılması ya da koordinasyon faaliyetinin paydaş veya üyeleri tüm havalimanı ilgililerinden oluşan, özel hukuk tüzel kişiliği haiz bir yapılanmaya devredilmesi gerekmektedir. 5431 S. SHGK md. 9/h ile sıra/zaman tahsisi uygulamasını sağlayacak kurum veya kuruluşun Bakan onayı ile SHGM Hava Ulaşım Daire Başkanlığı tarafından yetkilendirilebilme olanağı tanınmıştır. Bu sebeple tahsis işlemleri mevcut düzenleme dikkate alındığında bağımsız ve tarafsız bir kuruluş tarafından yapılmamakta oluşu sebebiyle aykırı tahsis olarak nitelendirilebilir¹¹⁸.

¹¹⁷ Anılan kuruluşların bağımsız bir tüzel kişilik taşıması “*independent*”, kâr amacı taşımadıkları “*non-profit*” ibareleri ile gösterilmektedir. Bu kuruluşlardan “*Slot Coordination Switzerland Company*” Federal yasa ile kurulmuş, bütçesinin % 49’u İsviçre Hava meydanları tarafından, % 49’u İsviçre menşeli Hava Yolu Şirketleri tarafından, % 2’si İsviçre Sivil Havacılık Ofisi tarafından karşılanmakta olan İsviçre Ticaret Siciline kayıtlı sıra/zaman tahsisi koordinasyonu ile görevlendirilmiş bir özel hukuk tüzel kişiliğidir. Kuruluş hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. http://www.slotcoordination.ch/about_us.htm Erişim Tarihi: 08.09.2011.

¹¹⁸ Bundan sonraki açıklamalarımız mevcut tahsis işlemlerinin yetkili mercii tarafından yapıldığı varsayımına dayanmaktadır.

6.2.2. Koordinasyon Merkezinin Tahsis İşlemine Karşı Başvurulabilecek Yollar

Koordinasyon merkezinin tahsis işlemi tahminlemeye yönelik geçici bir idari işlem olarak kabul edilmektedir. Bu sebeple tahsis işleminin usulüne uygun yapılmaması halinde ya da işleme esas teşkil eden hazırlık işlemlerinde bir eksiklik bulunması halinde idari işlem tamamlandığında, işlemin iptali için idari yargıda dava açılması mümkündür. İlgili herkes bu davayı açabilmelidir. Örneğin havalimanı kapasitesi belirlenirken çevre ve güvenlik faktörlerinin dikkate alınmamış olması karşısında havalimanı çevresinde mukim gerçek veya tüzel kişiler, çevre sorunlarıyla ilgili dernekler, hava trafik kontrolörleri tek başına veya mesleki birlikleri aracılığıyla kapasitesinin üstünde sıra/zaman tahsis edildiğine dayanarak tahsis işleminin iptalini talep edebilirler.

Koordinatörlük veya koordinasyon merkezinin şeklen öngörülen usule aykırı tahsis ettiği ya da etmediği işlemler için taşıyıcı şikâyet ve itiraz yoluna başvurabilir. Örneğin bir önceki aynı döneme denk düşen tarife döneminde tahsis edilmiş zaman dilimlerine ilişkin müktesep hakkı dikkate alınmaması veya rüçhan hakkı bulunan taşıyıcıları gözetmeksizin sıra/zaman tahsis etmesi karşısında ilgili taşıyıcı Koordinasyon Merkezine başvurmalıdır. Mahalli komite veya koordinatörlük en geç bir ay içinde şikâyeti değerlendirmek zorundadır. Taşıyıcı ilgili karar üzerine merkezi Komite’ye başvurabilir. Şikâyete konu aykırılık hakkında Merkezi Komite kararına kesinlik atfedilmiştir.

Taşıyıcı Merkezi Komite kararına karşı mevcut sıra/zaman uygulaması DHMİ tarafından yürütülmekte olduğundan idari yargıda dava açmalıdır. Her ne kadar Danıştay 10. Dairesi E. 2008/4424 K. 2009/979 S. ve 11.02.2009 T. Kararında taşıyıcıya tahsis edilen zaman dilimine uyulmaması bir başka deyişle aykırı kullanım nedeniyle uygulanan yaptırıma karşı açılacak davalarda idari yargının görevli olmadığını tespit etmiş olsa da tahsis edilmesi gereken zaman diliminin tahsis edilmemesi, tahsisi mümkün olmayan zaman diliminin tahsis edilmesi halinde mevcut düzenleme idari yargıda dava açılmasını gerektirmektedir. Çünkü sıra/zaman tahsisi yapılmaya kadar idare yetki ve sorumluluğunda yapılan koordinatörlük veya Koordinasyon Merkezi’nin bütün tasarrufları idare hukuku kurallarına tabidir¹¹⁹.

¹¹⁹ **Odyakmaz, Z.** (1998), “Genel Olarak İdarenin Sözleşmeleri”, *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, No:11(I-II), Ankara, s. 40.

Uyuşmazlık Mahkemesi Hukuk Bölümü E. 2009/167 K. 2009/226 ve 5.10.2009 T. Kararında da tespit edildiği üzere DHMİ Genel Müdürlüğü kamu hizmeti niteliği ağır basan havalimanı işletmecisidir. Havalimanını alt yapısını kullanacak taşıyıcıların sırasını ve bunların kullanım sürelerini belirleyen sıra/zaman tahsisi DHMİ yetki ve sorumluluğunda yürütülen bir kamu hizmeti olduğuna göre tahsis işleminin yöntemine, hukuka ve kamu yararına uygun şekilde işletilip işletilmediğine kısacası idarenin kamu hizmetinin görülmesinde kusurlu olup olmadığına ilişkin tayin ve tespitin idare hukuku ilkelerine göre yapılması gereklidir¹²⁰.

6.3. Rekabete Aykırı Kullanım

Sıra/zaman tahsisi rekabet hukuku ilkelerine aykırı olarak elde edildiğinde veya kullanıldığında rekabete aykırı kullanımdan söz etmek gerekir. Türkiye’de rekabete aykırılığın denetimini Rekabet Kurulu, 7.12.1994 Tarih ve 4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (RKHK) hükümlerine göre yapacaktır¹²¹. Rekabet Kurulu re’sen veya ihbar üzerine sıra/zaman tahsisine veya el değiştirmesine ilişkin inceleme başlatabilir¹²².

¹²⁰ Uyuşmazlık Mahkemesi Karar metni için bkz. www.kazancı.com.tr.

¹²¹ RKHK, md. 2 ile Türkiye Cumhuriyeti sınırları içindeki mal ve hizmet piyasalarındaki rekabeti engelleyici, bozucu, kısıtlayıcı anlaşma, uygulama ve kararları, hakim durumun kötüye kullanılması ve rekabeti önemli ölçüde azaltacak birleşme ve devirleri Kanun kapsamına almakta, ilerleyen maddelerde ihlallerin tespiti ve değerlendirilmesi konusunda Rekabet Kurulunu yetkilendirmektedir. Sıra/zaman koordinasyonu yoğun hava trafiğinin bulunduğu havalimanlarında uygulandığından, sıra/zaman tahsisi ile ilgili maddi ihlallerin neticesi hava taşımacılığı sektöründeki hizmet piyasası üzerinde genel bir etki yaratacaktır. Bu ihlalden hizmetin bir bacağında hava trafiği yoğun havalimanını kullanan müşteri çevresi etkilenirken diğer bacağında taşıyıcının hizmet sunduğu varış ya da kalkış havalimanındaki müşteri çevresi etkilenecektir. Özetle özellikli bir hizmet piyasasında yarattığı çok yönlü etkileşim sebebiyle zaman dilimlerinin RKHK kapsamında ihlal teşkil edecek türden tahsisine ilişkin uygulama ve kararlar, devir anlaşmaları Rekabet Kurulunun inceleme yetkisi kapsamındadır. Hemen belirtmek gerekir ki burada bahsi geçen inceleme yetkisi sıra/zaman tahsis işlemine değil, tahsis edilmiş zaman dilimlerinin taşıyıcılar arasında rekabeti bozucu eylem ve işlemlere konu olmasına ilişkindir. Sıra/zaman tahsisi uygulaması DHMİ bünyesinden alınarak özel hukuk tüzel kişiliği haiz ve bağımsız bir yapılanmaya devredildiğinde Rekabet Kurulunun inceleme yetkisinde de genişleme olacaktır.

¹²² RKHK md. 9.

6.3.1. Ticareti Yasak Olan Sıra/Zaman Tahsisi Değişimi

Yeni giren taşıyıcıya tahsis edilmiş sıra/zaman serisinin devir yasağı süresine uyulmaksızın devralınması ya da devir yasağının istisnalarını karşılamayan koşullarda devredilmesi halinde koordinatörlük sıra/zaman serisini geri almaya, bekleme listesindeki başka bir taşıyıcıya tahsis etmeye yetkilidir¹²³. Örneğin taşıyıcıların kendilerine tahsis edilmiş zaman dilimlerini bire bir ölçütüne aykırı trampa etmesi halinde Koordinatörlük ilgili zaman dilimi ya da dilimlerini geri alabilecektir.

Öte yandan bir taşıyıcının bir başka taşıyıcı tarafından devralınması halinde de sıra zaman dilimleri devralan taşıyıcıya geçebilmektedir. O halde pazarda mevcut bir taşıyıcı kuruluş masraflarını göze alarak yeni bir şirket kurdurup, yeni giren statüsünün ayrıcalıklarından yararlanan yeni şirket hisselerini devralmak suretiyle normal şartlar altında elde edemeyeceği zaman dilimlerinin tahsisini sağlayabilir. Bu şekilde fazladan elde edilen zaman

¹²³ Koordinatörlük geri alma gerekçesini açıkça belirtmelidir. Zaman dilimi geri alınan taşıyıcı, devir yasağına aykırı hareket etmediği düşünceğinde ise mevcut düzenleme dikkate alındığında İdari Yargı’da DHMİ aleyhine açacağı iptal veya şartları oluşmuş ise tam yargı davasıyla işlemin iptali ve zararının tazmini talep edebilir. Mahkeme bu tür bir talep karşısında devrin yasak süresi içerisinde gerçekleşip gerçekleşmediğini kolaylıkla tespit edebilecektir. Fakat devir yasağına istisna getiren şartların oluşup oluşmadığını tespiti için Mahkemenin yoğun ve detaylı ticaret hukuku mevzuatını dikkate alması gerekecektir. Bu durumun bir çelişki yaratacağı, görev uyumsuzluğı sorununa neden olacağı açıktır. Rekabet Kurulunun incelemesine tâbi birleşme ve devralmalar hariç, Kurul’un inceleme kapsamı dışında kalan devralma ve birleşmeler için bu türden çelişki ve sorunların giderilmesi koordinasyon faaliyetinin özel hukuk hükümlerine tâbi, özel hukuk tüzel kişiliği haiz bir oluşuma devredilmesine bağlıdır. Kıta Avrupası Hukukunda uygulama ağırlıklı olarak bu yönde olup, yaygınlaşmaktadır.

Amerika Birleşik Devletlerinde (ABD) sıra/zaman tahsisi uygulaması ve denetimi görevi kamu tüzel kişiliği haiz [ABD] Ulaştırma Dairesi’ne (Daire) *Department of Transportation (DoT)* verilmiş olmasına rağmen, Daire kararlarının hukuki denetimi konusunda benzer türden bir sorun yaşanmamaktadır. Amerikan Temyiz Mahkemesi *United States Court of Appeals* 11.1018 Sayı ve 06.01 2012 Tarihli kararında (*Republic Airline Inc. vs. DoT*) Daire’nin, davacı taşıyıcının, hisselerinin tamamının kontrolünü ele geçirdiği taşıyıcıdan devraldığı zaman dilimlerinin iadesi ve başka bir hatta başka bir taşıyıcıya tahsis edilmesine ilişkin işlemini [Amerikan] İdari Yargılamaya Usul Kanunu *US Administrative Procedures Act* 5.U.S.C §706 (2) (A) hükmüne dayanarak iptal etmiştir. (Karar için bkz. [http://www.cadc.uscourts.gov/internet/opinions.nsf/72F14D9698C6D0708525797D005408D8/\\$file/11-1018-1351383.pdf](http://www.cadc.uscourts.gov/internet/opinions.nsf/72F14D9698C6D0708525797D005408D8/$file/11-1018-1351383.pdf) Erişim Tarihi: 15.02.2012)

dilimlerinin iadesi gerekir. Talimat doğrultusunda Koordinatörlük, mevzu bahis zaman dilimlerinin iade edilmesine karar verebileceği gibi RKHK md. 7 kapsamında inceleme yapabilecektir. Rekabet Kurulu, devir işlemlerinin incelenmesi sırasında durumu tespit etmesi halinde devralınan yeni giren taşıyıcıya tahsis edilmiş zaman dilimlerinin devir kapsamı dışına çıkartılması veya geri verilmesi ya da rakip taşıyıcılar emrine hazır bulundurulması taahhüdüne bağlı olarak devre izin verebilir¹²⁴. Rekabet Kurulu yine re'sen veya ihbar üzerine yapılan incelemede trampa işleminin ücret karşılığı yapıldığını, herhangi bir inceleme sırasında tespit ederse, trampa edilen sıra/zaman serilerinin karşılıklı iadesini isteyebilir¹²⁵. Zaman dilimlerinin usule

¹²⁴ Bilindiği üzere Rekabet Kurulu, birleşme ve devralmalarda RKHK md. 7 kapsamında bir ihlal bulunup bulunmadığını ilişkin olarak menfi tespit veya izin kurumları ile incelemektedir. Hangi tür birleşme ve devralmaların izne (ex ante incelemeye) tabi olacağı Kurulun çıkarttığı tebliğlerle ilan edilmektedir. (07/10/2010 Tarih ve 2010/04 Sayılı Kurul Tebliği 01.01.2011 Tarihinden bu yana yürürlüktedir. Tebliğ için bkz. 7.10.201 T. ve 27722 S. R.G.) Tebliğ kapsamına giren birleşme ve devralmalarda Kurul, yapacağı ön ve nihai inceleme aşamalarından sonra inceleme konusu işleme izin verecek ya da vermeyecektir. Bununla birlikte Tebliğ md. 13/4 ile Kurulun, izin kararında şart ve yükümlülük öngörebileceği belirtilmiştir. Ayrıca teşebbüsler Tebliğ md. 14 gereği, nihai inceleme safhası sona erene dek RKHK md. 7 kapsamında ortaya çıkabilecek rekabet sorunlarının giderilmesi amacıyla taahhütte bulunabileceklerdir. Kurul, işlemin taraflarını bağlayıcı hale gelen taahhütlerin yerine getirilip getirilmediğini denetleyecektir. (Tebliğ öncesi hukuki durum ve eleştirisi için bkz. AKSOY, N. ve YAVUZ, Ş. (2009) “Birleşme ve Devralma İşlemlerinde Rekabet Kurulunun Denetim Yetkisinin Hukuki Niteliği ve Sınırları”, *Rekabet Dergisi*, C. 10, S. 2, s. 14 vd.) Konunun Avrupa Birliğinde çözümü için benzer yöntem izlenmektedir. Bkz. *British Airways/American Airlines/Iberia*'nın Kuzey Amerika- Avrupa arasındaki bazı hatlarda *joint venture* oluşturmalarının Birlik Rekabet Hukuku'na uygun olduğuna ilişkin 14.07.2010 Tarihli Komisyon Kararı, Case COMP/39.596 içinde. OJ C/278 15.10.2010 p. 2 vd. Aynı yönde *US Airways/ United Airlines*'ın *United Airlines* bünyesinde birleşmesine izin verilmesine ilişkin 12.01.2001 Tarihli Komisyon Kararı, IV/m. 2041- 3 Sayılı dava içinde. (Karar için bkz. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001M2041:EN:HTML> Son Erişim: 03.01.2012).

¹²⁵ Trampa yasağına uyulmadan ya da ücret karşılığı yapılan zaman dilimlerinin trampa edilmesi tek başına Rekabet Kurulunun incelemesine tâbi değildir. Bir başka ifadeyle trampa sözleşmesinin tarafları veya durumdan haberdar olan rakip taşıyıcılar anılan sebeplerden ötürü Rekabet Kurulu'na başvuramaz. Bu mevzuda Rekabet Kurulu şikâyet veya ihbar üzerine ya da re'sen bir inceleme başlatamaz. Fakat Kurul, uyumlu eylem ya da hâkim durumun kötüye kullanılması ile ilgili bir incelemede, trampa yasağına uyulmamasını veya trampa ücret karşılığı yapılmasını durumun tespitini kolaylaştıran

uygun olmayan trampa işlemleri rakip taşıyıcılar tarafından Koordinasyon merkezine şikâyet ve itiraz edilebilir. Ayrıca bir zarar oluşmuş ise zararın, iş şartlarına uymama sebebiyle açılacak haksız rekabet davasında tazmini talep edilebilir.

6.3.2. Taşıyıcının Hâkim Pozisyonunu Kötüye Kullanması ve Uyumlu Eylem

Taşıyıcı ya da taşıyıcılar kendilerine tanınan müktesep veya rüçhan haklarını birlikte veya münferiden kötüye kullanmak suretiyle rekabeti önleyebileceklerdir. Ana üs taşıyıcısının müktesep veya rüçhan hakkını pazara yeni girişleri engellemek maksadıyla kötüye kullanması, hakkın kötüye kullanılmasının yanı sıra hâkim durumun kötüye kullanılması olarak nitelenebilir. Ana üs taşıyıcısının sıra/zaman tahsisine ilişkin müktesep haklarını kendisine ait iki farklı marka altında aynı coğrafi pazarda fakat farklı ürün pazarlarında esnek bir pazarlama politikası için kullanması rekabetin olumsuz etkilenmesine sebep olabilecektir. Örneğin A ve B havalimanları arasında günde dört sefer düzenleyebilmek amacıyla B havalimanında tahsis edilmiş dört zaman dilimi bulunan bir taşıyıcı; X markası için iki, Y markası için iki sefer düzenlemekte iken bir başka taşıyıcının aynı hatta Y markası segmentinde günde iki sefer düzenlemeye başlaması ile yeni giren taşıyıcıyı pazar dışına itmek amacıyla B havalimanındaki zaman dilimlerinin tamamını Y markası altında icra ettiği uçuşlar için kullanması rekabet koşullarının eşit ve adil oluşmamasına neden olacaktır.

Bir hatta ayrı ayrı sefer icra eden taşıyıcıların yeni giren taleplerinin, toplam talebin yarısına ulaşmasını engellemek amacıyla sıra/zaman taleplerini arttırması, pazarda hâkim durumdaki iki güçlü rakibin uyumlu eylemi olarak tanımlanabilir. Ortak uçuş ve kod paylaşımli uçuşlar için fiili taşıyıcı yerine farazi taşıyıcının talepte bulunarak bir hatta hizmet veren taşıyıcı sayısını ikinin üzerine çekmek suretiyle belirli bir hatta yeni giren taşıyıcı

emareler olarak değerlendirebilir. Örneğin yeni giren statüsünden yararlanarak elde edilen 2 zaman diliminin ana üs taşıyıcısıyla değiştirilmesi, ilgili hat ya da hatlarda eşit frekans sayısına ulaşan iki taşıyıcının bilet fiyatlarının indirimi ve artışında birlikte hareket etmeleri şartına bağlanmış olabilir. Bu sebeple RKHK md. 9/1 kapsamında önceki halin iadesi için yerine getirilmesi ya da kaçınılması gereken davranışlar doğrultusunda trampaya konu “sıra/zaman serilerinin” iadesine karar verebilir.

statüsünü işlemez hale getirmesi bir başka uyumlu eylem örneği olarak verilebilir.

İşte bütün bu hallerde Rekabet Kurulu uyumlu eylem veya hâkim durumun kötüye kullanıldığını tespit ederse, tahsis edilmiş olsa bile sıra/zaman serilerinin iadesine ve zaman dilimlerinin sıra/zaman havuzuna eklenmesine karar verebilecektir.

6.3.3. Taşıyıcıların Aralarında Anlaşarak Zaman Dilimlerini Sıra/Zaman Koordinasyon Süreci Dışında Paylaşmaları

Rekabete aykırı kullanım hakkında asıl üzerinde durulması gereken nokta taşıyıcıların sıra/zaman tahsisine ilişkin taleplerini aralarında yapacakları anlaşmalarla önceden şekillendirmelerinin pazar paylaşımı olarak nitelenip nitelenemeyeceği sorunudur. Sorunun Avrupa Birliği nezdinde çözümü yol göstericidir.

Avrupa Birliği'nin İşleyişi Hakkındaki Anlaşma, *Treaty on Functioning of the European Union (TFEU)* md. 101 (ex. md. 81)¹²⁶ rekabetin önlenmesi, kısıtlanması veya ortadan kaldırılması amacına yönelik olarak anlaşma yapılması veya karar alınmasını ya da uyumlu eylem geliştirilmesini yasaklamaktadır. Avrupa Birliği Anlaşması *Treaty on European Union (TEU)* md. 101/3, yasağa istisna getirmiş, istisnanın koşullarını belirlemiştir. EEC 1617/93¹²⁷ Sayılı Tüzük ile taşıyıcılar arasında sıra/zaman tahsisine ilişkin anlaşma, karar ve eylemlerin (ex md. 81/1)'e tabi olmadığına ilişkin muafiyet tanınmıştır. Fakat EEC 1617/93, 30.06.2005 tarihinde yürürlüğünü yitir-

¹²⁶ Bilindiği üzere Avrupa Birliği'nde rekabet hukukunun maddi temelleri sayılan düzenlemeler Maastricht Anlaşması'nın 85 vd. maddelerinde, Amsterdam Anlaşması'nın 81 vd. maddelerinde ve nihayet Lizbon Anlaşması'nın (TFEU) 101 vd. maddelerinde yer almaktadır. Düzenlemelerin tarihsel süreci hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Tobler, C. ve Beglinger, J.** (2010), *Essential EU Law in Charts*, 2nd Lisbon Edition, Budapest, s. 210 vd. Madde numaraları, metin içinde atfedilen Tüzüklerde belirtildiği şekilde verilmiş uygulamadan kalktıklarını belirtmek amacıyla "ex" ibaresi ile anılmıştır. Güncel olarak ex md. 85 ve ex md. 81, TFEU md. 101 şeklinde algılanmalıdır.

¹²⁷ Commission Regulation (EEC) No 1617/93 of 25.06.1993 on the application of (ex) Article 85/3 of the Treaty to certain categories of agreements and concerted practices concerning joint planing and coordination schedules, joint operations, consultation on passenger and cargo tariffs on scheduled air services and slot allocation at airports. OJ L 155, 26.06.1993, p. 18.

miştir. Birlik genelinde yapılan değerlendirme sonucunda muafiyetin devam etmemesi yönünde kanaat oluşmuş, taşıyıcıların blok muafiyetin ön görülmeyeceği bir sisteme ayak uydurabilmesi için EC 1459/2006¹²⁸ Sayılı Tüzük ile 31.12.2006 tarihine dek muafiyetin geçici olarak sürdürülmesi hükme bağlanmıştır. Özetle taşıyıcılar arasında koordineli bir havalimanında sıra/zaman paylaşımına ilişkin olarak anlaşma yapılması, karar alınması veya uyumlu eylem geliştirilmesi 01.01.2007 tarihinden itibaren *TEU* md. 101/1’in (ex md. 81/1) uygulanmasından bağışık değildir.

Öte yandan EC 1/2003¹²⁹ Sayılı Tüzük ile ex. md. 81/3’teki koşulları taşıyan md. 81/1 (Lizbon değişikliğinden önceki madde) anlamındaki anlaşmaların bir ön karara gerek olmaksızın geçerli kabul edildiği bir sistem benimsenmiştir. Hava taşımacılığı sektörü 01.05.2004 tarihi itibarıyla EC 1/2003’ün uygulama kapsamına alınmıřtır¹³⁰. Bu nedenle taşıyıcıların kendi aralarında sıra/zaman tahsisi konulu anlaşma yapabilmeleri mümkündür. Anlaşmanın tüm ilgililere açık, şeffaf ve taraflardan hiç birine ayrıcalık veya üstünlük tanıması ve *TEU* md. 101/3’teki koşulları taşıması gereklidir.

Taşıyıcılar arasında aynı koşullarda, benzer türden anlaşmalar yapılmasına Türk Hukuku bakımından da bir engel bulunmamaktadır. Türkiye’de, RKHK md. 5 kapsamında anılan koşulların mevcut olup olmadığının denetimi re’sen veya ihbar üzerine Rekabet Kurulu tarafından yapılabilir. Avrupa Birliği hukukunda olduğu gibi grup muafiyet tüzüğü ile taşıyıcıların sıra/zaman tahsisine ilişkin olarak aralarında yaptıkları anlaşmaların incelemeye bağışık tutulmasını gerektirecek bir uygulamaya ülkemiz bakımından henüz ihtiyaç yoktur. Türkiye’de genel anlamda acil çözümü bekleyen bir kapasite sorunu ile karşılaşıldığında geçici bir muafiyet tanınması alternatif bir çözüm olarak bekletilebilir.

¹²⁸ Commission Regulation No EC 1459/2006 of 28.10.2006 on the application of (ex) Article 81/3 of the Treaty to certain categories of agreements and concerted practices concerning consultation on passenger and cargo tariffs on scheduled air services and slot allocation at airports. OJ L 272, 03.10.2006, p. 3. EC 1459/2006 Art. 4.

¹²⁹ Council Regulation (EC) No 1/2003 of 16.12.2002 on the implementation of the rules on competition laid down in Articles 81 and 82 of the Treaty. OJ L 1, 04.01.2003, p. 1.

¹³⁰ EC 1459/2006 preamble prg. 13.

SONUÇ ve ÖNERİLER

Hava trafiğinin yoğun olduğu havalimanlarında kapasitenin verimli bir şekilde kullanılması amacıyla, sefer icrası için iniş ve kalkış arasında havalimanı altyapısının tamamını kullanım hakkı içeren, talep üzerine koordineli olarak tahsis edilen zaman dilimine sıra/zaman denilir.

Ülkemizde sıra/zaman tahsis uygulaması, 10 Mart 2011 Tarihli “DHMİ Genel Müdürlüğü Slot Uygulama Talimatı” ile yürütülmektedir. Talimat, konunun Avrupa Birliği nezdinde düzenlendiği EC 95/93’ten sapmalar göstermektedir. Talimat’ta pazara yeni giren taşıyıcı için kullanılan tanımlama, EEC 95/93’ün lafzı ve özü ile uyumlu değildir. Özellikle md. 4/p (ii) ve (iii)’ün hatalı ifade yöntemi (i)’de verilen genel kurala istisna getirmek yerine aynı kuralın tekrarlandığı izlenimini uyandırmaktadır. Mevcut haliyle (ii) ve (iii)’ün ayrıldığı tek nokta aynı hatta tarifeli direk hizmet sunan başka taşıyıcının en fazla iki olması veya hiç olmamasıdır. Bu nedenle Talimat md. 4/p (ii) ve (iii)’ün uygulama alanları netleştirilmeli ve ifadeleri düzeltilmelidir. Md. 4/p (iii) ülkemizde henüz bölgesel havacılık ve havalimanı işletmeciliği yeterli gelişimi gösteremediğinden atıl bir düzenleme gibi görünmektedir. Fakat iç pazarın paylaşılma ihtimali karşısında ifade değiştirildikten sonra korunabilir. Örneğin md. 4/p (iii) tanımının yalnızca iç hat uçuşlarına özgü uygulamada dikkate alınacağı açık olarak ifade edilebilir. Anılan düzeltmelerin yapılması ile giriş engeline takılma ihtimali bulunan yeni giren taşıyıcıları korumaya yönelik düzenleme daha anlamlı hale gelecektir. Talimat md. 4 uygulaması şekli ve maddi açıdan doğru işletildiğinde, sıra/zaman tahsisinin ister istemez içeriğinde bulunan pazara giriş engeli ülkemizdeki havacılık sektörü kapsamında yer alan piyasa dikkate alındığında şimdilik yeterli çözümü sağlayabilecektir.

Uluslararası kabul görmüş kurallar, sıra/zaman tahsis uygulamasının, bağımsız, tarafsız, şeffaf, adil ve eşit bir uzlaşma süreci içermesi gerekliliğini vurgulamaktadır. Buna karşın ülkemizdeki sıra/zaman tahsisi aynı zamanda havalimanı işleticisi sıfatı haiz DHMİ yetki ve sorumluluğunda yürütülen bir koordinasyon neticesinde şekillenmektedir. Acil bir düzenlemeyle sıra/zaman tahsisi koordinasyonunun ilk etapta hiç değilse Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bünyesine aktarılması akabinde mümkün olan en erken zamanda koordinasyon faaliyetinin özel hukuk tüzel kişiliği haiz bir yapılanmaya devredilmesi gerekmektedir. Aksi takdirde özel hukuk boyutu

yadsınamaz sıra/zaman tahsisinin, uyumsuzluk çözüm mercii, mevcut düzenleme karşısında sıra/zaman tahsisi uygulaması idari bir işlem niteliği taşıdığından idari yargı olarak kalmaya devam edecektir. Bu durumda bir takım çelişki ve görev uyumsuzlıklarından kaynaklanan sorunların yaşanması kaçınılmaz olacaktır. Sıra/zaman tahsisi uygulamasının anılan türden bir yapılanmaya bırakılması yolunda gerekli yasal dayanak 661 S. KHK ile değişik 5431 S. SHGK md. 9/h bendiyle oluşmuştur.

Üzerinde önemle durulması gereken bir başka nokta, devletin Chicago Konvansiyonu’nun tanıdığı egemenlik hakkını kullanarak, havalimanını çevresel, güvenlik veya benzeri gerekçelerle uluslararası veya ulusal hava taşımacılığına kapatması ya da bazı sınırlamalar ve kotalar koymasın neticesinde taşıyıcıların mütesep hakları etkilendiğinde tazminat talep edemeyecekleri sorunudur. Hiç şüphesiz bu tür bir konunun Talimat ile çözüme kavuşturulması mümkün değildir. Türk Sivil Havacılık Kanunu’na eklenecek özel bir hüküm ile sıra/zaman tahsisine ilişkin kısıtlama içeren idari tasarrufların tazminata konu edilemeyeceği düzenlenmelidir.

Ülkemiz ve Avrupa Birliği uygulaması bakımından sıra/zaman tahsisi ile taşıyıcı devri belirli koşullarda mümkün ve tedavülü güç ve nispi nitelikli bir hak elde etmektedir. Sıra zaman dilimleri, yeni gren taşıyıcıya tahsis edilmiş olanları hariç ticari işletme devrinde devre dahil unsurlardandır. TİRK md. 3 kapsamında yer almamasına rağmen tahsis edilmiş zaman dilimlerinin ticari işletme rehni kapsamına alınması mümkündür. Fakat MK md. 954/1 anlamında tek başına rehne konu olabilecek bir hak olarak nitelenmesi mümkün değildir.

Sıra/zaman ticaretinin serbest bırakılıp bırakılmayacağı, serbestinin sınırları, hukuk politikasını ilgilendiren meseleler olarak karşımıza çıkmaktadır. Mevcut ulusal ve uluslararası mevzuat birincil ticareti yasaklamazken Avrupa ve Türkiye uygulamasında henüz benimsenmemiştir. İkincil ticaret ise belirli koşullarda, onay sürecine tabi olarak kabul görmüştür. Gerek birincil gerek ikincil ticaretin rekabeti engelleyici, kısıtlayıcı ya da ortadan kaldıran uygulamaları Rekabet Kurulu tarafından denetlenmelidir.

Kaynakça

Monografiler:

- Akyılmaz, B.** (2000). *İdari Usul İlkeleri Işığında İdari İşlemin Yapılış Usulü*, Yetkin, Ankara.
- Aral, F.** (1994), *Türk Borçlar Hukukunda Takas*, Savaş yayınları, Ankara.
- Diederiks-Verschoor, I.H.Ph.** (2006), *An Introduction to Air Law*, Kluwer Law International, Amsterdam, The Netherlands.
- Eren, F.** (2003), *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 8. Bası, Beta, İstanbul.
- Erkut, C.** (1990) *İptal Davasının Konusunu Oluşturma Bakımından İdari İşlemin Kimliği*, Danıştay Yayınları, Ankara.
- Gomez-Ibanez, J.A. ve Kalt, J.P.** (1991), *The Department of Transportation and airport landing slots*, Princeton Hall, New Jersey, US.
- Gözler, K.** (2009) *İdare Hukuku*, Ekin, Bursa.
- Günday, M.** (2002) *İdare Hukuku*, İmaj Yayıncılık, Ankara.
- Hofmann, M. ve Grabherr, E.** (2004), *LuftVG, Kommentar*, Carl Heymans Verlag, Köln, Deutschland.
- IATA** (2011), *Worldwide Slot Guideline (Effective 1st August 2011)*, 1st Edition, Montreal, Canada.
- IATA** (2002), *Airport Handling Manual*, AHM Annex A, Montreal, Canada.
- Kost, A.** (2003), *Die Zuweisung von Start – und Landzeit zwischen (Slots) im zivilen Luftverkehr, völkerrechtliche, schweizerische und europarechtliche Grundlagen*, yayımlanmamış Doktora Tezi, Bern.
- Mendes de Leon, P.M.J.** (2010), *International Public Air Law Reader (2010-2011)*, Leiden University Press, Leiden, The Netherlands.
- Mendes de Leon, P.M.J.** (2011), *International Public Air Law Reader (2011-2012)*, Leiden University Press, Leiden, The Netherlands.
- Moessner, P.** (2005), *Slot Allocation in the United States and Europe*, McGill University Press, Montreal, Canada.
- Nomer, H.** (2007), *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Beta, İstanbul.

- Starkie, D.** (1992), *Slot Trading at United States Airports*, Hayes and Barlett, London: Putnam, UK.
- Tobler, C. ve Beglinger, J.** (2010) *Essential EU Law in Charts*, 2nd Lisbon Edition, hvgorac, Budapest.
- Yavuz, C.** (2007), *Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, Beta, İstanbul.

Makaleler:

- Aksoy, N. ve Yavuz, Ş.** (2009) “Birleşme ve Devralma İşlemlerinde Rekabet Kurulunun Denetim Yetkisinin Hukuki Niteliği ve Sınırları” *Rekabet Dergisi*, C.10, S.2, s. 7-27.
- Borenstein, D.** (1992), “The evolution of U.S. airline competition” *Journal of Economic Perspectives*, No:6(2), s. 45-73.
- Deutsch, M. ve Stoetzel, M.** (2005), “Festlegung von Koordinierungseckwerten für Verkehrsflughäafen” *Zeitschrift für Luft-Weltraumrecht*, No:55(2), s. 186-209.
- Ertaş, Ş.** (2005) “Ticari İşletme Rehni” *DEÜ Hukuk Fakültesi Dergisi Prof. Dr. İrfan Baştuğ Armağanı*, C.7, Özel Sayı, ss. 39-50.
- Göktepe, H.** (2007) “Hava Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Hukuku Kurallarının Uygulanması”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 7, No:1, ss. 213-240.
- Hardaway, R.** (1986), “The FAA Buy-Sell Slot Rule: Airline Deregulation at Crossroads”, *Journal of Air Law and Commerce*, No:52(1), s. 1-75.
- Janda, R.** (1993), “Auctioning airport slots: airline oligopoly, hub and spokes, and traffic congestion” *Annals of Air and Space Law*, No:18(1), Montreal, s. 153-200.
- Kupfer, D.** (2005), “Start-Landing-Operation-Time”, *Zeitschrift für Luft-Weltraumrect (ZLW)*, No: 51(1), s.386-399.
- Langner, S.J.** (1995), “Contractual aspects of transacting in slots in The United States”, *Journal of Airtransport Management*, No:2(3/4), Butterworth/Heinmann, London, s. 151-161.
- Odyakmaz, Z.** (1998), “Genel Olarak İdarenin Sözleşmeleri”, *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, No:11(I-II), Ankara, s. 1-63.

Yabancı Mevzuat ve Kararlar:

Case COMP/ 35.596, OJ C 278, 15.10.2010.
EC Regulation 2407/92, OJ L 240, 24.08.1992.
EC Regulation 2409/92, OJ L 240, 24.08.1992.
EC Regulation 2408/92, OJ L 240, 24.08.1992.
EC Regulation 894/2002, OJ L. 142 31.05.2002.
EC Regulation 1554/2003, OJ L. 221 04.09.2003.
EC Regulation 793/2004, OJ L 138, 30.04.2004.
EC Regulation 1459/2006, OJ L 272, 03.10.2006
EC Regulation 545/2009, OJ L. 167 29.06.2009.
EEC Regulation 95/93, OJ L 014, 22.01.1993.
EEC Regulation 1617/93, OJ L 155, 26.06.1993.

Airline Deregulation Act 1978., Department of Transportation (US) Pub. L. 95-504, Oct. 24, 1978, 92 Stat.

1705. http://www.slotcoordination.ch/about_us.htm Erişim Tarihi: 08.09.2011.

The Airports Slot Allocation Regulation 2006, Department for Transportation (UK). No:2665, D. 5th October 2006, LbP. 11th October 2006, Cif. 1st January 2007.

<http://www.legislation.gov.uk/uksi/2006/2665/contents/made> Erişim Tarihi:19.09.2011.

Diğer Dijital Kaynaklar:

Jones, I., Holder, S.,van der Veer, JP.,(2004), “Study to Assess The Different Slot Allocation Schemes” NERA, London, http://ec.europa.eu/transport/air/studies/doc/airports/2004_01_slot_allocation_schemes.pdf
Erişim Tarihi: 18:09.2011

Pheasant, J. ve Giles, M. (2007) “Slots at Congested Airports: Limitations of Competition Law” Hogan and Hartson, London,

<http://www.rpieurope.org/2007%20Conference/Pheasant%20RPI%20Conference%202007.pdf> Erişim Tarihi: 19.09.2011

http://www.slotcoordination.ch/about_us.htm Erişim Tarihi: 08.09.2011.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001M2041:EN:HTML> Son Erişim: 03.01.2012.

[http://www.cadc.uscourts.gov/internet/opinions.nsf/72F14D9698C6D0708525797D005408D8/\\$file/11-1018-1351383.pdf](http://www.cadc.uscourts.gov/internet/opinions.nsf/72F14D9698C6D0708525797D005408D8/$file/11-1018-1351383.pdf) Erişim Tarihi: 15.02.2012

Kısaltmalar

AHM	: Havalimanı Yer Hizmetleri/Eleçleme El Kitabı (Airport Handling Manuel)
Art.	: madde (Article)
bkz.	: bakınız
C.	: Cilt
DHMİ	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi
DoT	: [ABD] Ulaştırma Dairesi (Department of Transportation)
E.	: Esas
EC	: Avrupa Birliği Komisyon Sayılı Konsey Tüzüğü
EEC	: Avrupa Ekonomik Topluluğu Sayılı Konsey Tüzüğü
I.	: Sayı (Issue)
IATA	: Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association)
K.	: Karar
KİK	: Kamu İktisadi Kuruluşu
KİT	: Kamu İktisadi Teşekkülü
md.	: madde
OJ	: Avrupa Birliği Resmi Gazetesi (Official Journal)
Pub. L.	: Kamu Hukuku (Public Law)
RG.	: Resmi Gazete
RK	: Rekabet Kurulu
RKHG	: 4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun
s. ve p.	: sayfa (page)
SHGK	: 5431 Sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun

- SHGM** : Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SKM : Slot Koordinasyon Merkezi
ss. ve pp. : sayfa aralığı (pages between)
Stat. : Statü (Statute)
TEU : Avrupa Birliği Anlaşması Treaty on European Union (TEU)
TFEU : Avrupa Birliği’nin İşleyişi Hakkındaki Anlaşma, (Treaty on Functioning of the European Union)
THY : Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı
TİRK : 1447 Sayılı Ticari İşletme Rehin Kanunu
TSHK : 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu
ZLW : Hava ve Uzay Hukuku Dergisi (Zeitschrift für Luft-
Weltraumrect)