

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
AVRUPA BİRLİĞİ ANABİLİM DALI

DOKTORA TEZİ

AB ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI
KAPSAMINDA
HAVACILIK STRATEJİLERİ VE
TÜRKİYE’DEKİ HAVAYOLU ULAŞTIRMASINA
ETKİLERİ

Gamze UÇAR
2502130017

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Cem SAATÇIOĞLU

İSTANBUL - 2022

ÖZ

**AB ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI KAPSAMINDA
HAVACILIK STRATEJİLERİ VE TÜRKİYE’DEKİ HAVAYOLU
ULAŞTIRMASINA ETKİLERİ**

Gamze UÇAR

Avrupa Birliği’nin (AB) kurulduğu yıllardan itibaren üzerinde çalışmalar yürüttüğü ortak ulaştırma politikasından yola çıkılarak hava taşımacılığı özelinde güdülen politikalar bu çalışmanın analiz konusunu oluşturmaktadır. Bu doğrultuda, tarihsel süreç içerisinde Avrupa Birliği’nin hava ulaştırma sektöründe liberalleşme hareketleri havayollarına etkileri ile birlikte değerlendirilmiştir. Birliğe üyelik süreci devam eden Türkiye’nin AB havacılık politikaları ile etkileşimi incelenmiştir. Her geçen gün gelişim gösteren Türk sivil havacılık sektörünün geleceği göz önünde bulundurularak, AB ile ilişkilerin seyrine dair çıkarımlarda bulunulmuştur.

Türkiye’de ulaştırma sektörü alanında birçok çalışma yapılmış olmasına rağmen, hava ulaştırması özelinde detaylı çalışma eksikliği görülmektedir. Ancak, son yıllarda Türk sivil havacılığının büyüme hızı göz önünde bulundurulduğunda, bu alanda yapılacak çalışmaların sağlayacağı katkı önemlidir. Çalışmada nitel araştırma yöntemi kullanılmıştır. AB hava ulaştırma politikalarının üye devletlere, üçüncü ülkelere ve havayollarına etkisi tablo, grafik ve şekiller kullanılarak yorumlanmıştır. Çalışma süresince çeşitli kitap, makale, dergi, anlaşıma metinleri ve elektronik kaynakların yanı sıra sektörde tecrübeli havacılık çalışanlarının görüşlerinden faydalanılmıştır.

Çalışma sonucunda, AB havacılık pazarında liberalleşme hareketlerinin hem AB’ye üye devletler hem de havacılık anlaşmaları akdettiği üçüncü ülkeler açısından her zaman tüm yönleriyle olumlu sonuçlar doğurmadığı tespit edilmiştir. Kimi havayolları için pazarda yeni fırsatlar elde etme, kimileri içinse pazar payını kaybetme anlamına gelmiştir.

AB'nin Türkiye ile havacılık alanında inşa etmek istediği iş birliğinin mevcut konjonktürde Türkiye'de faaliyet gösteren havayolları için olumsuz sonuçlar doğurabileceği sonucuna varılmıştır. Türkiye ile müzakerelerin AB-Türkiye hava pazarına özgün olacak şekilde mütekabiliyet ilkesi esas alınarak yeniden değerlendirilmesinin faydalı olacağı öngörülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Avrupa Birliği, Ortak Ulaştırma Politikası, Hava Ulaştırma Politikaları, Liberalleşme, Türkiye.



ABSTRACT

AVIATION STRATEGIES WITHIN THE SCOPE OF EU COMMON TRANSPORT POLICY AND THE EFFECTS ON AIRLINE TRANSPORTATION IN TÜRKİYE

Gamze UÇAR

The European Union (EU) has been working on a common transport policy since its early years. In this respect, the policies pursued in particular for air transport constitute the analysis subject of this study. The liberalization movements of the European Union in the air transport sector have been evaluated with the effects on the airlines in the historical process. The interaction of Türkiye -whose membership process continues- with EU aviation policies has been examined. Taking into consider the future of Turkish civil aviation sector, which is developing day by day, inferences have been made regarding the course of relations with the EU.

Although many studies have been conducted in the transportation sector in Türkiye, there is a lack of detailed studies on air transport. However, considering the growth potential of Turkish civil aviation in recent years, such studies contribution would be of great help. EU air transport policies and its interactions with Türkiye was analyzed with qualitative research method. The effects of air transport policies on member states, third countries and airlines are interpreted by using tables, graphics and figures. During the preparation of the study, various books, articles, journals, agreement texts and electronic resources were used. Additionally, the opinions of experienced aviation employees in the sector were consulted.

As a result of the study, it has been determined that the liberalization movements in the EU aviation market do not always produce positive results in all aspects for both EU member states and third countries with which aviation agreements are concluded. While some airlines gained new opportunities, others lost their market shares.

It has been concluded that the cooperation that the EU wants to build with Türkiye in the field of aviation, may have negative consequences for the airlines operating in Türkiye in the current conjuncture. It is anticipated that it would be beneficial to re-evaluate the negotiations with Türkiye on the basis of the principle of reciprocity in a way that would be specific to the EU-Türkiye air transport market.

Keywords: European Union, Common Transport Policy, Air Transport Policies, Liberalization, Türkiye.



ÖNSÖZ

Çalışmanın konusunu, Avrupa Birliği ortak ulaştırma politikası özelinde iç ve dış hava ulaştırma politikalarının liberalleşme hareketleri esas alınarak incelenmesi ve Türkiye’deki havayolu ulaştırma sektörüne etkileri oluşturmaktadır. Coğrafi konumu açısından önemli birçok taşıma koridorunun geçişine ev sahipliği yapan ve sivil havacılık ulaştırma sektöründe her geçen gün gelişme kaydeden Türkiye’nin AB ortak havacılık politikalarına entegrasyon sürecinin analiz edilmesi çalışmanın ana hedefi olmuştur.

Türkiye’nin AB’ye üyelik sürecinde hukuki, ekonomik, sosyal, kültürel birçok alanda çalışmalar yürütülürken, ulaştırma özelinde havacılık politikalarını da irdelemek literatür için gerekli görülmüştür. AB ve Türkiye’nin havacılık politikalarına yönelik yapılan kaynak araştırmalarında sosyal bilimler açısından boşluk olduğu tespit edilmiştir. Konuya dair AB mevzuatı ve Türkiye’deki mevcut düzenlemelere yer verilmiş, kullanılan tablo, şekil ve grafikler yoluyla analizler yapılarak bahse konu boşluğun doldurulmasına katkı sağlanmasına çalışılmıştır.

Çalışmanın her aşamasında yardım ve desteklerini hiç esirgemeyen çok değerli danışmanım Prof. Dr. Cem SAATÇIOĞLU’na, kurum içerisinde çalıştıkları yıllar boyunca edindikleri bilgi ve deneyimlerini paylaşarak araştırmalarımın katkı sağlayan Türk Hava Yolları A.O.’daki mesai arkadaşlarıma, eğitim hayatım boyunca her zaman her koşulda yanımda olan sevgili annem, babam ve kardeşlerime ve kendilerinden aldığım zaman konusunda fedakarlıkları için eşim Ali UÇAR ve kızım Duru UÇAR’a sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

Gamze UÇAR
İstanbul, 2022.

İÇİNDEKİLER

ÖZ.....	ii
ABSTRACT.....	iv
ÖNSÖZ.....	vi
TABLolar LİSTESİ	xi
ŞEKİLLER LİSTESİ	xii
GRAFİKLER LİSTESİ.....	xiii
KISALTMALAR LİSTESİ	xiv
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

AB ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI

1.1. AB Ortak Ulaştırma Politikasının Genel Çerçevesi	6
1.2. Roma Antlaşması'ndan Günümüze AB Ortak Ulaştırma Politikası.....	11
1.2.1. Roma Antlaşması (1957)	11
1.2.2. Beyaz Kitaplar (1985-1992)	15
1.2.3. Maastricht Antlaşması (1992).....	17
1.2.4. Beyaz Kitap (2001).....	18
1.2.5. Lizbon Anlaşması (2009).....	20
1.2.6. Beyaz Kitap (2011).....	21
1.2.7. 2011 Sonrası	23
1.3. Ortak Ulaştırma Politikasının Alt Sektörleri	23
1.3.1. Karayolu Ulaşımı.....	24
1.3.2. Demiryolu Ulaştırması.....	25
1.3.3. Deniz Taşımacılığı	27
1.3.4. İç Suyolu Taşımacılığı	29
1.3.5. Hava Taşımacılığı	30

1.4. AB Ortak Ulaştırma Politikasını Destekleyen Temel Programlar.....	33
1.4.1. Trans Avrupa Ulaşım Ağları (TEN-T)	33
1.4.2. Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı Belgesi	35
1.4.3. Marco Polo Programı 1 ve 2 (2007-2013).....	36
1.4.4. Civitas II ve Concerto Programları	37
1.4.5. TRACECA Projesi.....	37
1.5. Ulaştırma Politikalarının Finansmanı ve Aday Ülkelere Yönelik Yardımlar...	38
1.5.1. Avrupa Yatırım Bankası	38
1.5.2. Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu	39
1.5.3. Uyum Fonu	40
1.6. AB Ortak Ulaştırma Politikasının Mevcut Sorunları.....	41
1.7. AB Ortak Ulaştırma Politikasının Geleceğinde Hava Ulaştırmasının Önemi..	43

İKİNCİ BÖLÜM

AB HAVA ULAŞTIRMA POLİTİKALARI VE “AVRUPA İÇİN YENİ HAVACILIK STRATEJİSİ”

2.1. Uluslararası Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve AB Hava Ulaştırma Politikaları ile Etkileşimi.....	48
2.1.1. Sivil Havacılığın Doğuşu.....	48
2.1.2. Paris Sözleşmesi	49
2.1.3. Madrid Konvansiyonu	49
2.1.4. Havana Konvansiyonu.....	50
2.1.5. Varşova Konvansiyonu.....	50
2.1.6. Roma Konvansiyonu.....	51
2.1.7. Şikago Konvansiyonu	52
2.2. Sivil Havacılık Alanında Uluslararası Düzenleyici Kuruluşlar	55
2.2.1. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO).....	56
2.2.2. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA)	57
2.2.3. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC)	57
2.2.4. Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA).....	58
2.2.5. Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL).....	59

2.3. Hava Ulaştırma Sektöründe Hükümetlerarası Sivil Havacılık Anlaşmalarının Yeri	60
2.3.1. İkili Hava Ulaştırma Anlaşmaları	61
2.3.2. Çok Taraflı Hava Ulaştırma Anlaşmaları	62
2.3.3. Açık Semalar (Open Skies)	63
2.4. AB’de Hava Ulaştırma Politikalarının Gelişimi	64
2.4.1. Liberalizasyon Süreci	68
2.4.1.1. AB Hava Ulaştırma Politikaları ve Liberalizm	68
2.4.1.2. Birinci Liberalizasyon Paketi, 1987	71
2.4.1.3. İkinci Liberalizasyon Paketi, 1990	72
2.4.1.4. Üçüncü Liberalizasyon Paketi, 1993	73
2.4.2. Düşük Maliyetli Havayollarının Doğuşu	74
2.4.3. Serbest Pazarda Network Taşıyıcılarının Gelişimi	78
2.4.4. Havalimanı Kapasite Yetersizlikleri ve Rekabet Engeli	79
2.5. Hava Ulaştırma Politikalarında Temel AB Düzenlemeleri	80
2.5.1. Tek Avrupa Hava Sahası (Single European Sky-SES)	82
2.5.2. Avrupa Tek Havacılık Pazarı	84
2.5.2.1. Havayolu Taşıyıcılarının Lisanslandırılması	85
2.5.2.2. Havayolu Taşıyıcılarının Topluluk İçi Rotalara Erişimi	88
2.5.2.3. Hava Hizmetleri Ücret Tarifelerinin Düzenlenmesi	89
2.5.2.4. AB Havacılık Pazarının Liberalleşmesinin Havayollarına Etkileri	89
2.5.3. AB Dış Havacılık Politikası	95
2.5.3.1. Avrupa Ortak Havacılık Alanı	99
2.5.3.2. Topluluk Taşıyıcısı Kavramı ve Yatay Anlaşmalar	101
2.5.3.3. “Avrupa için Yeni Havacılık Stratejisi” ve Kapsamlı Hava Taşımacılığı Anlaşmaları	106
2.5.3.4. AB ile AB Üyesi Olmayan Ülkeler Arasında Yapılan Hava Hizmetleri Anlaşmaları	109
2.6. Havayolu Sektöründe Son Dönem Krizleri ve AB’ye Etkileri	122
2.6.1. Brexit	123
2.6.2. Covid-19 Pandemisi	125
2.6.3. Rusya-Ukrayna Krizi	129

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
AB HAVA ULAŞTIRMA POLİTİKALARININ TÜRKİYE’DEKİ
HAVAYOLU ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

3.1. Türkiye’de Sivil Havacılık Sistemi ve Yapısı	131
3.2. Türk Sivil Havacılığının Gelişimi, Kanun ve Yönetmelikler	133
3.3. Türkiye’de Sivil Havacılık Kurumları	134
3.3.1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM).....	134
3.3.2. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI).....	136
3.3.3. Havaalanı Yer Hizmetleri ve İkram Hizmetleri Kuruluşları	137
3.3.4. Meteoroloji Genel Müdürlüğü	137
3.3.5. Türk Hava Kurumu	138
3.4. Türkiye’de Havayolu Taşımacılığının Günümüz Durumu ve Gelecek Değerlendirmeleri.....	138
3.5. Türkiye’nin AB Havayolu Taşımacılığı Politikalarına Uyumu.....	142
3.5.1. Katılım Ortaklığı Belgesi.....	144
3.5.2. Ulusal Program	144
3.5.3. AB Komisyonu Türkiye Ülke Raporları (1998-2022).....	145
3.5.4. AB-Türkiye Yatay Anlaşma Müzakereleri (2010)	157
3.5.5. AB-Türkiye Kapsamlı Hava Taşımacılığı Anlaşması Müzakereleri (2015) 164	
3.6. Türkiye-AB Sivil Havacılık İlişkilerinde Sorunlar.....	173
SONUÇ.....	175
KAYNAKÇA	180
ÖZGEÇMİŞ.....	199

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1: AB, EEA, EFTA ve AB Aday Üye Ülkeler Listesi.....	7
Tablo 2: Avrupa’da Ülkelere Göre Taşınan Yolcu Sayıları, 2015-2021	44
Tablo 3: Geleneksel Hava Hizmetleri Anlaşmalarının Temel Özellikleri	61
Tablo 4: Avrupalı Taşıyıcılar Arasında Düşük Maliyetli Taşıyıcıların Pazar Payı, 2022	77
Tablo 5: Avrupa Ortak Havacılık Alanına Dahil Edilen 3. Ülkeler.....	99
Tablo 6: İsrail-Avrupa Yolcu Pazarı, 2015-2022.....	115
Tablo 7: Fas-Avrupa Yolcu Pazarı, 2015-2022	117
Tablo 8: Ürdün-Avrupa Yolcu Pazarı, 2015-2022.....	119
Tablo 9: Moldova-Avrupa Yolcu Pazarı, 2015-2022.....	120
Tablo 10: Gürcistan-Avrupa Yolcu Pazarı, 2015-2022	122
Tablo 11: Türkiye'nin Üyesi Olduğu Uluslararası Havacılık Kuruluşları	132
Tablo 12: Türkiye Geneli Yolcu Trafiki İstatistikleri, 2015-2021.....	139
Tablo 13: Avrupalı Havayollarının Günlük Uçuş Sayıları, 2019-2022	140
Tablo 14: Türkiye AB İlerleme Raporlarında Havayolu Taşımacılığı, 1998-2022	146
Tablo 15: Yatay Anlaşma’nın Topluluk Taşıyıcıları ile Türkiye Menşeli Taşıyıcılara Yönelik Avantaj ve Dezavantajları	162
Tablo 16: Avrupalı Düşük Maliyetli Taşıyıcıların Mevcut Filoları ve Uçak Siparişleri	167
Tablo 17: Avrupalı Düşük Maliyetli Taşıyıcıların Uçuş Ağı Dağılımları, Aralık 2022	168

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Şikago Konvansiyonu İle Belirlenen Trafik Hakları.....	53
Şekil 2: Liberal Anlaşmaların Ekonomik Etkisi.....	69
Şekil 3: AB için Yeni Havacılık Stratejisi Esasları	107
Şekil 4: AB Kapsamlı Havacılık Anlaşmaları	109
Şekil 5: Kabotaj Hakkı Kapsamında Olası Bir Topluluk Taşıyıcısı Seferi	160
Şekil 6: Ryanair Uçuş Ağı, 2022	161
Şekil 7: easyJet Uçuş Ağı, 2022	161
Şekil 8: Wizz Air Uçuş Ağı, 2022	162
Şekil 9: Kapsamlı Hava Taşımacılığı Anlaşması ile Fransız Menşeli Topluluk Taşıyıcısının Olası Seferi	165
Şekil 10: Kapsamlı Hava Taşımacılığı Anlaşması ile Türkiye Menşeli Havayolunun Olası Seferi.....	166

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 1: Düşük Maliyetli Taşıyıcıların Pazar Payı, 1998-2018	76
Grafik 2: Birleşik Krallık-Avrupa Pazarı Havayolları Uçuş Oranları, 2022	90
Grafik 3: İspanya-Avrupa Pazarı Havayolları Uçuş Oranları, 2022.....	90
Grafik 4: İtalya-Avrupa Pazarı Havayolları Uçuş Oranları, 2022	91
Grafik 5: Fransa-Avrupa Pazarı Havayolları Uçuş Oranları, 2022	92
Grafik 6: Romanya-Avrupa Pazarı Havayolları Uçuş Oranları, 2022.....	92
Grafik 7: Ryanair Uçuş Rotaları, 2022	93
Grafik 8: Wizz Air Uçuş Rotaları, 2022	94
Grafik 9: easyJet Uçuş Rotaları, 2022	94
Grafik 10: İsrail-Avrupa Pazarı Havayolu Seferleri, 2012-2019-2022	114
Grafik 11: Fas-Avrupa Pazarı Havayolu Seferleri, 2012-2019-2022	116
Grafik 12: Ürdün-Avrupa Pazarı Havayolu Seferleri, 2012-2019-2022	118
Grafik 13: Moldova-Avrupa Pazarı, Havayolu Seferleri, 2012-2019-2022	119
Grafik 14: Gürcistan-Avrupa Pazarı, Havayolu Seferleri, 2012-2019-2022	121
Grafik 15: Dünya Yolcu Trafiki Gelişimi, 1945-2022	126
Grafik 16: Avrupalı Taşıyıcıların Ticari Uçuşları, 2022-2021-2019.....	129
Grafik 17: Avrupalı Düşük Maliyetli Taşıyıcıların Yolcu Seferleri, Aralık 2012-2022	167
Grafik 18: Avrupa-Türkiye Pazarı Havayolları Uçuş Seferleri, 2017-2022.....	169
Grafik 19: Ryanair Tarafından Taşınan Yolcu Sayıları, 2012-2022	170
Grafik 20: easyJet Tarafından Taşınan Yolcu Sayıları, 2012-2022.....	171
Grafik 21: Wizz Air Tarafından Taşınan Yolcu Sayıları, 2012-2022	171

KISALTMALAR LİSTESİ

A.e.	: Aynı Eser
a.g.e.	: adı geçen eser
a.g.m.	: adı geçen makale
AB	: Avrupa Birliği (European Union)
ABAD	: Avrupa Birliği Adalet Divanı (Court of Justice of the European Union-CJEU)
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ABKF	: Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu (European Regional Development Fund-ERDF)
ACI	: Uluslararası Havalimanları Konseyi (Airports Council International)
AOC	: Hava Operatörü Sertifikası (Air Operator Certificate)
ASEAN	: Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (Association of Southeast Asian Nations)
ASF	: Avrupa Sosyal Fonu (European Social Fund-ESF)
ATYF	: Avrupa Tarımsal Yönlendirme ve Garanti Fonu (European Agriculture Guarantee Fund-EAGF)
ATAD	: Avrupa Toplulukları Adalet Divanı (Court of Justice of the European Union-CJEU)
ATM	: Hava Trafik Yönetimi (Air Traffic Management)
AYB	: Avrupa Yatırım Bankası (European Investment Bank-EIB)
CAPA	: Center for Aviation
CEF	: Avrupa'yı Birleştirme Mekanizması (Connecting Europe Facility)
CRS	: Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemi (Computer Reservation System)

DHMI	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi
DLH	: Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı
EASA	: Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (European Aviation Safety Agency)
ECAA	: Avrupa Ortak Havacılık Alanı (European Common Aviation Area)
ECAC	: Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (European Civil Aviation Conference)
ECMT	: Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı (European Conference of Ministers of Transport)
EEA	: Avrupa Ekonomik Alanı (European Economic Area)
EFTA	: Avrupa Serbest Ticaret Birliği (European Free Trade Association)
ENP	: Avrupa Birliği Komşuluk Politikası (European Neighbourhood Policy)
ERT	: Avrupa Yuvarlak Masası (The European Round Table for Industry)
EUROCONTROL	: Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (The European Organisation for the Safety of Air Navigation)
EUROMED:	: Avrupa-Akdeniz Taşımacılık Ortaklığı (Euro-Mediterranean Transport Partnership)
FIR	: Uçuş bilgi bölgesi (flight information region)
GGK	: Güney Gaz Koridoru
GKRY	: Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
GSYİH	: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
ICAO	: Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (International Civil Aviation Organisation)
IATA	: Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association)

IPA	: Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (Instrument for PreAccession Assistance)
JAA	: Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği (Joint Aviation Authorities)
KKTC	: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
NAFTA	: Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması (North American Free Trade Agreement)
OAG	: Official Aviation Guide of the Airways
p.	: sayfa (page)
p.p.	: sayfalar (pages)
RPK	: Ücretli Yolcu Kilometre (Revenue Passenger Kilometers)
s.	: sayfa
s.s.	: sayfa sayısı
SES	: Tek Avrupa Hava Sahası (Single European Sky)
SESAR	: Tek Avrupa Hava Sahası Hava Trafik Yönetimi Araştırmaları (Single European Sky Air Traffic Management Researches)
SHGM	: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
TANAP	: Trans-Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi
TEN	: Trans-Avrupa Ağları (Transport European Network)
TEN-T	: Trans Avrupa Ağları-Ulaştırma (Transport European Network-Transport)
THY	: Türk Hava Yolları
TRACECA	: Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia)

GİRİŞ

Avrupa Birliği'nin (AB) temellerinin atıldığı 1957 tarihli Roma Antlaşması'ndan itibaren Topluluk; tarım, rekabet ve ticaret alanlarının yanı sıra ulaştırma alanında da ortak politikalar izlenmesi yönünde karar almıştır. Ulaştırma politikası ile Topluluğun amacı, üye devletler arasında ortak ilkeler belirlemek, uygulamada ayrımcılıkların önüne geçebilmek ve nihai olarak ortak pazar oluşturmak olmuştur. AB bugün ulaştırma alanında dünya ile rekabet gücünü arttırma, üçüncü ülkelerle iş birliklerini geliştirme ve güvenli bir hava bölgesi olma hedefleriyle ortak politikalar oluşturmaya devam etmektedir.

Ancak, dünya genelinde olduğu gibi Avrupa Birliği de ulaştırma alanında birçok sorunla karşılaşmaktadır. Yolcu sayılarının her geçen gün artması ulaştırma modlarında yoğunluklara sebep olmakta, benzine bağımlılık ekonomik sorunlara yol açmakta, sera gazı salınımları küresel ısınmayı tetiklemekte, ulaşım altyapısı bölgesel değişiklikler göstermekte, dünyanın geri kalan kısmı ile rekabet artmakta ve son dönemde pandemi etkisi dikkate alındığında öngörülemeyen yeni sorunlarla karşı karşıya kalınabilmektedir. AB'nin hem kendi üye devletleri arasında hem de üçüncü ülkelerle uygulamaya koymak istediği politikalarda karşılaştığı sorunlara karşı çözüm arayışlarına çalışma içinde yer verilmiştir.

Havayolu taşımacılığı küresel ekonomiyi yakından etkileyen dinamik bir sektör olduğu için bu çalışmada, uluslararası sivil havacılığın doğuşu ve gelişimine AB hava ulaştırma politikası ile etkileşimi kapsamında yer verilmiştir. Avrupa Birliği havacılık politikalarının serbestleşmesi önündeki en büyük engellerden biri 1944 tarihli Şikago Konvansiyonu'nun her devlete kendi toprakları üzerindeki hava sahasında egemenlik hakkı tanınması olmuştur. Ayrıca, AB mevcut ikili hava ulaştırma anlaşmalarının havayolu tayini, kapasite, pazara giriş, ücret gibi temel konularda getirdiği kısıtlamaları serbestleşmenin önündeki diğer engeller olarak görmüştür. Ulusal havayolları mensup oldukları ülke tarafından diğer havayollarına karşı

korunmuş ve böylece rekabet ortamı da oluşmamıştır. Roma Antlaşması'nda yer alan rekabet kurallarının havacılık sektöründe uygulanmaması serbestleşmenin iyice gecikmesine neden olmuştur.

1978 yılında ABD havayolu sektörünün serbestleşmesi ve AB rekabet kurallarının hava taşımacılığına da uygulanmasına dair Avrupa Adalet Divanı kararlarıyla Topluluk hava ulaştırma politikaları da hız kazanmıştır. Avrupa hava pazarı 1987, 1990 ve 1993 tarihli liberalizasyon paketleriyle serbestleştirilmiş, 1997 yılına gelindiğinde ise üye devletler arasındaki tüm ikili hava hizmeti anlaşmaları yerini tüm Topluluk taşıyıcıları için tüm Topluluk içi rotalarda serbest erişim, fiyatlandırma ile tek havacılık pazarına bırakmıştır. 2006 yılında Avrupa Ortak Havacılık Alanı'nın (ECAA) oluşturulmasıyla komşu ülkeler de sürece dahil edilmiştir. Yeni havacılık politikaları kapsamında Avrupa içi pazarda serbestleşme hareketleri düşük maliyetli taşıyıcıların ortaya çıkması ve büyümesiyle sonuçlanmıştır. Artan arz ile daha düşük ücretler ve daha rekabetçi bir hava pazarı taşımacılığı ortaya çıkmıştır. AB'nin havacılık politikalarını geliştirirken vurguladığı pazarda serbestleşme hareketleri liberalizm ekseninde yorumlanmıştır.

AB dış havacılık politikası kapsamında üçüncü ülkelerle de kısıtlamaları kaldırarak; karşılıklı pazarlara erişimin daha kolay sağlanması, istihdamın artırılması, yolcular için daha fazla uçuş alternatifi sunulabilmesi, daha uygun ücretler belirlenebilmesi, ticaret ve turizmin gelişmesi sayesinde ekonomik büyümeye katkı sağlanmasını hedeflemektedir. Ancak, üçüncü ülkelerle akdedilen anlaşmalar sonucunda özellikle düşük maliyetli havayolu modelini benimseyen Topluluk taşıyıcılarının karşı ülke pazarında etkili olmaya başladığı görülmüştür. Trafik büyümesi ekonomik gelişmeye katkı sağlasa da bazı havayolları için rekabet anlamında avantaj sağlarken bazıları için dezavantaja dönüşmüştür.

Türkiye AB'ye aday ülke konumuyla AB müktesebatını benimsemek ve uygulamaya koymakla yükümlüdür. Bu doğrultuda taşımacılık politikaları da AB tarafından değerlendirilmektedir. AB, üçüncü ülkelerle havacılık müzakereleri kapsamında Türkiye ile de görüşmeler yapmıştır. Taraflar arasında paraflanan ancak

imzalanamayan 2010 tarihli Yatay Anlaşmadan (Horizontal Agreement) sonuç alınamaması ve 2015 tarihli Kapsamlı Hava Taşımacılığı Anlaşması (Comprehensive Agreement) müzakerelerinin dondurulması çalışmada üzerinde durulan problemlerdir.

Türkiye'nin AB üyesi ülkelerle mevcut ikili hava ulaştırma anlaşmaları yerine AB şemsiyesi altında tek bir anlaşma imzalanması teklif edilmiştir. Bahse konu anlaşmalara, Türkiye-Avrupa havacılık pazarındaki mevcut dengeleri Türkiye menşeli taşıyıcılar aleyhine bozabileceği gerekçesiyle temkinli yaklaşılmıştır. Ayrıca durumun sadece ekonomide değil, siyasi alanda da krize dönüşebilme riski bulunmaktadır. Örneğin, Türkiye'nin resmi olarak tanımadığı, ancak AB üyesi olan Güney Kıbrıs Rum Yönetimi bu anlaşmalar kapsamında diğer AB üyesi ülkeler ile aynı haklardan yararlanabilecektir.

AB'ye aday ülke Türkiye'nin; havacılık alanında AB müktesebatına uyum düzeyi ve hangi aşamada olduğu, taraflar arasında müzakere edilen havacılık anlaşmalarının imzalanamaması altında yatan sebepler ile AB tarafından gündeme getirilen 'Topluluk taşıyıcısı' kavramının üçüncü ülkeler ve Türkiye için ne anlama geldiği, havacılık politikalarının uyumlaştırılmasında yaşanan sorunların Türkiye'nin AB üyelik sürecini sekteye uğratıp uğratmayacağı gibi sorulara çalışma içinde cevaplar aranmıştır. Türkiye'nin AB'ye adaylık sürecinde hava ulaştırma politikaları konusunda AB mevzuatına uyumu, ekonomisinin mevcut durumu ve geleceği açısından çalışılmaya değer bir alan olarak görülmüştür. Araştırma soruları oluşturulurken geçmiş araştırmalar ve mevcut AB havacılık politikalarının içeriğinden faydalanılmıştır.

Ayrıca, AB havacılık pazarının liberalleşmesi ile birlikte Avrupa içi pazarda meydana gelen değişiklikler ve havayollarına etkileri incelenmiştir. AB'nin AB üyesi olmayan üçüncü ülkelerle akdettiği hava ulaştırma anlaşmalarının AB'ye, bahse konu ülke ve havayollarına etkilerine dair analizler yapılmıştır. Son olarak, Türkiye'de havayolu ulaştırma sektörü AB'ye aday ülke konumu kapsamında değerlendirilmiştir. Çalışma tablo, grafik ve şekiller yardımıyla desteklenmiştir. Çalışmanın ayrıca konuya dair kaynak eksikliğini gidermesi amaçlanmıştır.

Özellikle havacılık sektörü konusunda mühendislik, teknik alanlar dışında politika incelemesi olarak yeterli çalışma bulunmadığı tespit edilmiştir. Daha önce sosyal bilimler alanında yapılan kısıtlı çalışmalar yenilenerek farklı bir bakış açısıyla değerlendirilmiştir.

Çalışmada nitel araştırma yöntemi kullanılmıştır. Mevcut durum derinlemesine incelenerek, araştırma problemleri yorumlayıcı bir yaklaşımla ele alınmıştır. AB ortak ulaştırma politikası ve havacılık politikaları, liberalleşme hareketleri, Türkiye’de ulaştırma sektörünün sivil havacılık alanı üzerine literatür taraması yapılmıştır. AB Komisyon kararları, tüzükler ve direktifleri ile Türkiye’deki düzenlemelere yer verilmiştir. Ayrıca sektörde deneyimli havacılık çalışanlarının görüş, yorum ve gelecek değerlendirmelerine başvurulmuştur.

Tez üç bölümden oluşmaktadır. Birinci Bölüm’de AB ulaştırma politikasının genel çerçevesi, tarihi ve yasal çerçevesi, alt sektörleri, programları, finansmanı ve aday ülkelere yönelik yardımları, yapısal fonları ile ele alınmıştır. Ayrıca ortak ulaştırma politikasının karşı karşıya olduğu mevcut sorunlara ve ulaştırma politikasının geleceğinde hava ulaştırmasının önemine değinilmiştir.

İkinci Bölüm’de AB ortak ulaştırma politikası oluşturulması sürecinde uluslararası sivil havacılık düzenlemeleri ve düzenleyici kuruluşlara yer verilmiş, AB hava ulaştırma politikalarının liberalleşme süreçlerine odaklanılmıştır. Liberalleşmenin havayollarına etkisi, düşük maliyetli taşıyıcıların bayrak taşıyıcılarına baskısı, Avrupa tek havacılık pazarı oluşturma çabaları ve dış havacılık politikaları incelenmiştir.

Son olarak Üçüncü Bölüm’de AB hava ulaştırma politikalarının Türkiye’deki havayolu ulaştırmasına etkileri analiz edilmiştir. Türkiye’de sivil havacılığın gelişimi, sistemi, yapısı, sivil havacılık kurumları, havayolu işletmeleri ve taşımacılığın durumu, bu alanda yapılan ekonomik ve teknik düzenlemeler belirtilmiştir.

Bu çalışmanın hazırlandığı dönem içinde Aralık 2019’da ortaya çıkararak tüm dünyayı etkileyen ve etkisinin gelecekte bir süre daha devam edeceği ngrlen Covid-19 salgını havacılık sektörünü ciddi zararlara uğratmıştır. Ayrıca şubat 2022’de Rusya’nın Ukrayna’ya yönelik askeri operasyon başlatması, dünya kamuoyunda geniş yankı uyandırmış ve havacılık sektörünü de yakından ilgilendirmiştir. Avrupa Birliği ve Türkiye hava ulaştırma politikaları kapsamında dünya genelini etkileyen gelişmeler de göz önünde bulundurularak, AB hava ulaştırma politikalarının aday lke Türkiye’ye olası etkileri tartışılmıştır.



BİRİNCİ BÖLÜM

AB ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI

1.1. AB Ortak Ulaştırma Politikasının Genel Çerçevesi

II. Dünya Savaşı'nın siyasi, ekonomik, sosyal ve kültürel alanlarda Avrupa'ya ciddi zararlar vermesi, birleşik bir Avrupa oluşturulması fikrini tekrar canlandırmıştır. Avrupa devletleri bu tür yıkımların tekrar yaşanmaması için örgütlenme arayışına girmiş, öncelikle ekonomik ilişkileri düzenlemeyi hedeflemişlerdir. Bugünkü Avrupa Birliği'nin temelini oluşturan 1951 tarihli Paris'te imzalanan Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğunun Kuruluşuna İlişkin Anlaşma, 1957 tarihli Roma'da imzalanan Avrupa Ekonomik Topluluğu Anlaşması ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu Anlaşması ile adımlar atılmaya başlanmıştır.¹

Tarihsel süreç içerisinde kurumsal yapısı şekillenen Avrupa Birliği'nde (AB) Avrupa Parlamentosu, Avrupa Komisyonu, Avrupa Birliği Konseyi, Avrupa Birliği Zirvesi, Avrupa Birliği Adalet Divanı, Sayıştay, Avrupa Merkez Bankası ve diğer bazı organ ve ajanslar görev yapmaktadır. 6 üye ülke ile kurulan Birlik, 2013 yılında Hırvatistan'ın katılımıyla 28 üye sayısına ulaşmıştır. Ocak 2020'de Birleşik Krallık'ın ayrılmasıyla bugünkü üye sayısı 27'dir. Topluluğun sınırlarının genişlemesiyle birlikte insan, ticaret, mal ve hizmet hareketlerinin artması ulaştırmaya ayrı bir önem atfedilmesine sebep olmuştur.

Avrupa Birliği; zaman zaman Avrupa Ekonomik Alanına dahil olan ülkeler, Avrupa Serbest Ticaret Birliği üyesi ülkeler ve AB'ye aday ülkeler ile birlikte ele alınması gereken bir topluluktur. Dolayısıyla çalışmanın başında aşağıdaki tabloya yer verilmesine ihtiyaç duyulmuştur.

¹ Ahmet M. Güneş, **Avrupa Birliği Hukukuna Giriş**, Ekin Yayınevi, Ankara, Eylül 2017, s.s. 3-4.

Tablo 1: AB, EEA, EFTA ve AB Aday Üye Ülkeler Listesi

Avrupa Birliği Üyesi Ülkeler (AB-27) (Aynı Zamanda EEA* Üyeleri)	
	Üyelik Tarihi
Almanya, Fransa, İtalya, Hollanda, Belçika, Lüksemburg	1958
Danimarka, İrlanda	1973
Yunanistan	1981
İspanya, Portekiz	1986
Avusturya, Finlandiya, İsveç	1995
Polonya, Macaristan, Malta, Çekya, Estonya, Kıbrıs, Letonya, Litvanya, Slovenya, Slovak Cumh.	2004
Bulgaristan, Romanya	2007
Hırvatistan	2013
Diğer EEA ve EFTA** Üyeleri	
İzlanda, Norveç	EEA: 1994 EFTA: 1960
Lihtenştayn	EEA: 1994 EFTA: 1961
AB Aday Ülkeler	
Karadağ, Kuzey Makedonya, Arnavutluk, Sırbistan, Türkiye	

*EEA: European Economic Area, Avrupa Ekonomik Alanı

**EFTA: European Free Trade Association, Avrupa Serbest Ticaret Birliği

Kaynak: European Commission, **Statistical Pocketbook 2021**, EU Transport in Figures, (Çevrimiçi) <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/14d7e768-1b50-11ec-b4fe-01aa75ed71a1>, 05.05.2022.

Avrupa Birliği organları ise nitelikleri ve faaliyetleri açısından iki gruba ayrılmaktadır. Avrupa Konseyi ve Konsey hükümetlerarası kurumlar olarak üye devletleri temsil etmekte ve üyelerin ulusal menfaatlerini gözetmektedirler. Avrupa Komisyonu ve Avrupa Merkez Bankası bütünleştirici kurumlar olarak ulusalüstü yapıdadır ve üye devletlerden bağımsız olarak öncelikle AB çıkarlarını ön planda tutmaktadırlar. Avrupa Parlamentosu, Avrupa Birliği Adalet Divanı ve Sayıştay ise Birliğin denetim kurumlarıdır. AB sisteminin işleyişini denetleyerek önemli bir rol

oynarlar. Kurumsal yapısı sürekli değişim gösteren Birlikte, Avrupa Parlamentosu'nun yetkilerinin daha çok arttırıldığı ve diğer kurumlar karşısında güç kazandığı görölmektedir.²

Avrupa Parlamentosu 5 yılda bir seçimlerle doğrudan AB üyesi ülke vatandaşları tarafından seçilen bir organdır. Üye devlet vatandaşlarının demokratik çıkarlarını ve siyasi görüşlerini temsil ederler. Avrupa Parlamentosu Konsey ile birlikte yasama yetkisini paylaşmaktadır. Hukuki düzenlemelerin kabul edilebilmesi için hem Parlamento hem Konsey'in onayı gerekmektedir. Avrupa Parlamentosu'nun diğer kurumlar üzerinde denetim yetkisi bulunmaktadır. Avrupa Komisyonu ise yasama sürecini başlatır. Birliğin yürütme organı olarak AB müktesebatını, bütçeyi ve programları uygulamakta olup idari denetimden sorumludur. Komisyon bir 'Bakanlar Kurulu' gibi görev yapmaktadır. Komisyonu oluşturan Komiserler, kendi ülkelerinin menfaatlerini değil Birliğin genel menfaatlerini korurlar. AB hukukunu ihlal ettikleri gerekçesiyle üye devletleri AB Adalet Divanı önünde dava etme hakkına sahiptirler. Avrupa Birliği Konseyi, AB üyesi devletlerin hükümetlerinde görev yapan bakanlardan oluşan bir organdır. Üye devletlerin ulusal çıkarlarını temsil etmektedirler. Yasal düzenlemeleri kabul eder ve bütçeyi onaylarlar. Konsey, AB adına üçüncü ülkeler ve uluslararası örgütlerle uluslararası anlaşmalar imzalama yetkisine sahiptir. Avrupa Birliği Adalet Divanı, AB'nin yargı organı olarak AB hukukunun tüm üye devletlerde aynı şekilde yorumlanması ve uygulanmasından sorumludur.³ Avrupa Birliği organları, ortak ulaştırma politikası ve havacılık politikaları oluşturulması ve uygulanmasında çalışma içinde çokça yer alacaktır.

Avrupa Ekonomik Topluluğu'nu (AET) kuran 1957 tarihli Roma Antlaşması ile tarım, rekabet, ticaret ve ulaştırma alanlarında Topluluk içerisinde ortak politikalar izlenmesi öngörölmüştür. Ayrıca bu alanlara enerji, bilimsel araştırma, teknoloji, çevre korunması, vergi, parasal birliğin gerçekleştirilmesi gibi diğer tüm mali, ekonomik ve sosyal politika alanları da eklenmiştir. Bahse konu ortak politikaların yürütme yetkisi

² Güneş, **a.g.e.**, s. 40.

³ T.C. Dışışleri Bakanlığı, Avrupa Birliği Başkanlığı, **Avrupa Birliği'nin Kurumları**, (Çevrimiçi) https://www.ab.gov.tr/avrupa-birliginin-kurumlari_45641.html, 07.08.2020.

Topluluk kuruluşlarına verilmiş olup, bir nevi ulusal egemenlik hakları da belirli bir ölçüde Topluluğa devredilmiştir.⁴

Ulaştırma politikası ile üye devletlerin kendi içinde mevcut kurallarının Topluluk seviyesinde ortak ilkelere bağlanması öngörülmüştür. Temelde, hizmet veren işletmenin, kullanılan aracın, taşınan malın ait olduğu ülke dolayısıyla herhangi bir farklı işleme maruz kalmamasına odaklanılmıştır. Birinci amaç, üye ülke uygulamalarında ayrımcılığın ortadan kaldırılması, ikinci amaç ise ulaştırma hizmetlerinde ortak pazarın⁵ oluşturulmasıdır.⁶

Ortak politikalar izlenmesi yönünde ilk adım atılan alanlardan biri olan Avrupa Birliği ulaştırma politikası modern bir altyapı ağı geliştirerek kişilerin seyahatlerini daha hızlı ve daha güvenli hale getirmeye çalışmaktadır. Bu doğrultuda, sürdürülebilir ve dijital çözümler geliştirerek Avrupa ekonomisine katkı sağlamayı amaçlar. Avrupa entegrasyonunun temel taşı olan ulaştırma; kişilerin, hizmetlerin ve malların serbest dolaşımının sağlanabilmesi için kilit öneme sahiptir. Ekonomiye büyük katkı sağlayan ulaştırma sektörü, 2016 yılında AB'ye yaklaşık 664 milyar Avro brüt katma değer oluşturmuş ve yaklaşık 11 milyon kişinin istihdam edilmesine katkı sağlamıştır.⁷

Avrupa Birliği ulaştırma politikasının amacı; tüm ulaştırma kollarının (karayolu, demiryolu, deniz taşımacılığı, havayolları) bütünleşmiş bir ağ içerisinde bir arada kullanılması ve Birlik vatandaşları ile malların sorunsuz, verimli, güvenli ve serbest dolaşımının sağlanmasıdır. Ulaştırma politikası aynı zamanda iklim değişikliği, yolcu hakları, yakıt kullanımı, gümrüklerde bürokratik işlemlerin önüne geçilmesi gibi birçok farklı konu ile de ilgilenmektedir. Avrupa Birliği'nin İşleyişi

⁴ Halil Seyidoğlu, **Uluslararası İktisat Teori, Politika ve Uygulama**, Güzem Can Yayınları No:29, 20. Baskı, İstanbul, 2015, s.s. 264-265.

⁵ “Ortak pazar” kavramı “iç pazar” ile aynı anlamda kullanılmaktadır. Ortak pazar, ortak politikalarla dolaşım serbestliği getiren bir tür gümrük birliğidir. AB ekonomik entegrasyonunun 4. aşaması olarak görülür. “Tek pazar” ise ortak pazarın daha ayrıntılı biçimidir. Ortaklar arasında sınırlar, formaliteler ve vergiler kaldırılır.

⁶ Rıdvan Karluk, **Avrupa Birliği ve Türkiye**, Beta Basım Yayın Dağıtım A.Ş., 8. Baskı, İstanbul, Ocak 2005, s.s. 446-447.

⁷ European Union, “Transport”, (Çevrimiçi) https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/actions-topic/transport_en, 06.01.2020.

Hakkında Anlaşma'nın 6. Bölümünde (Madde 90-Madde 100), ulaştırma politikasının AB'nin en önemli ortak politikalarından biri olduğu vurgulanmaktadır. Gelecekte izlenecek politikaların amacı 2011 tarihli Beyaz Kitap'ta⁸ belirtildiği üzere; daha fazla istihdam yaratmak, petrol ithalatına olan bağımlılığı azaltmak ve 2050'ye kadar karbon emisyonlarını %60 oranında azaltmak amacıyla ortaya koyulmuş girişimleri uygulamak olacaktır.⁹

Bunların yanı sıra; demiryollarının sektörde daha etkin olması, hava ulaşımındaki tıkanıklıkların, gecikmelerin ve kirliliğin önüne geçilebilmesi, deniz ulaşımının geliştirilmesi, iç su yollarının daha fazla kullanılır hale getirilebilmesi, deniz, iç su yolları ve demiryolları arasında bağlantı sağlanması, çoklu ulaşımın teşviki, yasal engellere dair çözüm arayışları, Trans-Avrupa ağlarına daha fazla önem atfedilmesi ortak ulaştırma politikasının diğer önemli amaçları arasında yer almaktadır.¹⁰

Ulaştırma sektörünün doğrudan veya dolaylı olarak diğer sektörlerde üretimin artmasına katkı sağladığı görülmüştür. Dolayısıyla, ekonomik büyüme ve uzun vadede kalkınma için de önemli bir sektör olduğu açıktır. Gelişmiş AB üyesi ülkeler, altyapı yatırımları ile sanayileşme süreçlerinin bir parçası olan lojistik alanında ilerleme sağlamış, iktisadi ve sosyal açıdan kalkınmışlardır.¹¹ İstihdam yaratma etkisi ve inovasyonun yanı sıra, AB'nin ticari ilişkileri ve küresel rekabet gücünde önemli bir rolü olan ulaştırma sektörü gelecekte de bu önemini koruyacaktır.¹²

⁸ Beyaz Kitaplar, Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanmakta olup, herhangi bir konuda Birlik tarafından alınacak aksiyonlara dair somut öneriler sunmaktadır.

⁹ EUR-Lex, Transport, (Çevrimiçi) https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport.html?root_default=SUM_1_CODED%3D32&locale=en, 27.12.2019.

¹⁰ Çağdaş Özenmiş, **Sorularla AB Politikaları ve Türkiye Ulaştırma Politikası**, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, İstanbul, Haziran 2011, s. 9.

¹¹ Cem Saatçioğlu, Kaan Çelikok, **Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası Çerçevesinde Türkiye'de Uygulanan Ulaştırma Politikalarının Değerlendirilmesi**, İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi, Cilt 5, Sayı 2, 2017, s. 81.

¹² Deniz Servantie, "Geçmişten Geleceğe AB Ulaştırma Politikası", **İKV Değerlendirme Notu**, Kasım 2014, s. 3.

1.2. Roma Antlaşması'ndan Günümüze AB Ortak Ulaştırma Politikası

Paris ve Roma Antlaşmalarında öngörülmüş ve birçok komisyon teklifine konu olmuş olan ulaştırma sektörünün Birlik içindeki tarihsel sürecine bakıldığında, ortak politikalar oluşturulması için zaman gerektiren bir alan olduğu görülmektedir. Bu yönde izlenen politikalar uyumlaştırma ve serbestleşmeyi esas almıştır. Yatırımların eşgüdümü ve ortak kurallara riayet bütünleşmiş bir açık pazar rekabeti sağlarken; hükümetlerin ulusal ulaştırma piyasalarına müdahale etmesi ve ulaştırma sanayilerinin devlet elinde olması bu alanda ortak politikalar oluşturulması hususunda başarıya engel olmuştur.¹³

Avrupa Toplulukları Komitesi, AET'nin kurulmasından kısa bir süre sonra 1955 yılında ortak bir taşımacılık politikasının ya da piyasanın oluşturulması için bir plan hazırlamıştır. Avrupa Kömür ve Çelik Birliği üyeleri olan ülkeler, kömür ve demirin trenle taşınabilmesi amacıyla bazı tarifeler belirlemişlerdir. Ancak bu gibi uygulamaların sadece birlik içindeki üyelerle sınırlı kaldığı görülmüştür.¹⁴

AB'de Ortak Ulaştırma Politikasının tarihsel gelişimi 1957 tarihli Roma Antlaşması ile başlamaktadır. 1985-1992 Beyaz Kitap, 1992 Maastricht Anlaşması, 2001 tarihli Beyaz Kitap, 2009 Lizbon Anlaşması ve 2011 tarihli Beyaz Kitap Roma Antlaşması'nı takip eden önemli aşamalardır.

1.2.1. Roma Antlaşması (1957)

Avrupa Birliği ulaştırma politikasının 1957-1970 yılları arasında minimum uyum temelinde ortak kurallar oluşturulması amacıyla, 1957 Roma Antlaşması IV. Başlığı ile şekillendiği görülmüştür.

¹³ Francis McGowan, "Ulaştırma Politikası", **Avrupa Birliği Ansiklopedisi**, C.2, Ed. Dinan, Desmond, Çev. Hale Akay, Kitap Yayınevi, İstanbul, Nisan 2005, s.s. 386-387.

¹⁴ Orhan Şener, Güven Terzioğlu, "Avrupa Topluluğunun Taşımacılık Politikası", **Maliye Araştırma Merkezi Konferansları**, 2012, s. 122.

Bugünkü Avrupa Birliği'nin temellerini oluşturan Roma Antlaşması Madde 3 (e) bendinde, Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun ulaştırma alanında ortak bir politika benimsemesi ifade edilmektedir. Uluslararası taşımacılıkta bir üye devletin toprağına girilmesi veya çıkılması ya da üye devletlerden herhangi birinin toprağından geçilmesi, üye ülke taşıyıcısı olmayanların bir üye ülke içinde taşımacılık hizmeti için tabi olacakları ortak kurallar oluşturulması amaçlanmıştır.¹⁵

Ayrıca anlaşmanın 74. ile 84. Maddeleri de ulaştırma alanına ayrılmış olup, üye devletlerin ortak bir ulaştırma politikası çerçevesinde anlaşmanın amaçlarını takip edecekleri belirtilmiştir. 75. Madde ortak ulaştırma politikasının hukuki dayanağına oluşturmakta olup, günümüzde hala bu maddeye atıfta bulunmaktadır. Roma Antlaşması'nın 75. Maddesi ortak ulaştırma politikasının Anlaşma maddelerinde demiryolu, karayolu ve iç su yolu taşımacılığı ön plana çıkarılırken; Konsey oybirliği ile deniz ve hava taşımacılığı için uygun hükümlerin ne ölçüde ve hangi usulle konulacağını belirleyebilecektir.¹⁶ 76. Maddede ortak politikaların belirlenebilmesini kolaylaştırmak için bazı durumlarda üye devletlere yükümlülükler getirilmiştir. Madde 77'de taşımacılığın koordinasyonu ve kamu hizmetine ait yardımlardan bahsedilirken, 78'de taşıma fiyat ve koşulları yönündeki tedbirlerde taşımacıların ekonomik durumuna dikkat edilmesine değinilmiştir.¹⁷

Roma Antlaşması'nın odaklandığı nokta, üye devletlerin ekonomik gelişimleriyle birlikte malların, hizmetlerin, sermayenin ve emeğin serbest dolaşımını sağlayabilmek için tek pazarın oluşturulmasıdır. Bu alanlarda serbest dolaşım ile Topluluk içi taşımacılıkta da tek pazar kurulabilecektir. Belirlenen hedeflere, rekabetin önündeki engellerin kaldırılmasına ve serbest piyasanın desteklenmesine rağmen 1957 yılı sonrası Topluluk uzun bir süre ortak ulaştırma politikasının uygulaması konusunda ilerleme kaydedememiştir. 1961 tarihli Schaus Bildirisi, Topluluk genelinde bir eylem programı sunarken, üye devletler ilgi göstermemiştir. Ulaştırma politikaları ulusal

¹⁵ "The Treaty of Rome", (Çevrimiçi)

https://ec.europa.eu/archives/emu_history/documents/treaties/rometreaty2.pdf, s. 4, 05.09.2021.

¹⁶ A.e., s. 30.

¹⁷ Saatçioğlu, **Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları**, s.72.

düzeyde oluşturulmaya devam etmiştir. Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı (ECMT) tarafından desteklenen Ulaştırma Bakanları Konseyi ise sadece fikir alışverişi için yapılan bir forum olarak kalmıştır.¹⁸

13 Mayıs 1965 tarihinde Konsey; demiryolu, karayolu ve iç sulardaki taşımacılığa yönelik rekabet düzenlemeleri arasında uyumu sağlayan bir taşımacılık politikası hedefine yönelmiştir. Bu kararların arkasındaki amaç; vergilendirme, devlet müdahalesi ve sosyal düzenlemelerde üyeler arasındaki farklılıkların ortadan kaldırılması olmuştur. Vergilendirme ile ilgili olarak, motorlu taşıtların çifte vergilendirilmesinin önlenmesi, ithal akaryakıt tüketiminde ülkeler arasında mevcut kuralların uyumlaştırılması, taşıtların yıllık faaliyetlerinden doğan vergisel farklılıkların ortadan kaldırılması hedeflenmiştir. Devlet müdahaleleri konusunda ise; taşımacılık sektöründe devlet desteklerinin kaldırılması, demiryollarının mali açıdan bağımsızlaştırılması ve gelir-giderler arasındaki farklılıkların giderilmesi, demiryolu zararlarının tazmin edilmesi kararlaştırılmıştır. Sosyal düzenlemeler ile üye ülkelerdeki çalışma şartlarına dair yasalar arasında uyum sağlanması, iç sularda, karayolları ve denizyollarında insan taşımacılığına yönelik kurallar arasındaki farklılıkların ortadan kaldırılması gündeme getirilmiştir.¹⁹

1967 yılında ulaştırma politikasının nitelikli çoğunluk oylamasına tabi tutulmasıyla birlikte, genel bir ulaştırma politikası belgesi ve birtakım kuralların kabul edilmesiyle ilerleme kaydedilmiştir. 1970-1980 yılları arası ise bir canlanma ile başlamış olsa da kural koyucular arasında hüsrarla biten bir dönem olarak görülmüştür. Komisyon ilerlemeden memnun olmamış ve Konsey tarafından kabul edilen, pek etkili olmayan az sayıda önlemi içeren 5 yıllık bir program geliştirmiştir. 1973'te ulaştırma alanını diğer politika alanlarıyla ilişkilendiren ve kurallar öneren, ulaştırma sistemlerini, planlamayı, finansman sistemlerini ve olası altyapı ücretlerini uyumlu hale getirmek için genişletilmiş bir ulaştırma politikası raporu yayımlanmıştır.

¹⁸ Liana Giorgi and Michael Schmidt, "European Transport Policy-A Historical And Forward Looking Perspective", **The Interdisciplinary Centre for Comparative Research in the Social Sciences (IFS-ICCR-CIR)**, (Çevrimiçi) <http://www.epa-journal.eu/download/2.-european-transport-policy-a-historical-and-forward-looking-perspective.pdf>, p. 3., 05.09.2021.

¹⁹ Şener, Terzioğlu, **a.g.e.**, s. 7.

Ancak Konsey bu belgeyi onaylamak için de aksiyon almamıştır. Avrupa Adalet Divanı, serbest dolaşıma ilişkin AET 48. Madde'nin ulaşım alanına da uygulanabileceğini belirterek baskı yapmıştır. Avrupa Parlamentosu tarafından desteklenen Komisyon, 1973 raporuna karşılık gelen bir dizi kurallar ve önlemler listesi geliştirmiştir. Ancak Konsey, bu kurallar üzerinde de anlaşmaya varamamıştır. 1980'lere gelindiğinde Komisyon daha ulaşılabilir ve önemli ulaşım kuralları üzerinde yeni bir başlangıç yapılması, Avrupa genelinde ulaştırma alanında bir serbestleşme sürecinin başlatılması için çağrıda bulunmuştur.²⁰

Ulaştırma alanında Topluluk politikalarında ilerleme sağlanamayınca Avrupa Parlamentosu 1983 yılında Avrupa Adalet Divanı'na başvurmuş ve Bakanlar Konseyi'nin anlaşma yükümlülüklerini yerine getirmediğini ileri sürmüştür. AAD'nin kararı Konseyi ulaştırma sektörünün topluluk içi rekabete açılması amacıyla ortak politikalar oluşturulması konusunda harekete geçirmiştir. Bu karar ile ulaştırma alanı Komisyon'un tek pazar girişimlerinde önceliği olmuştur.²¹

Avrupa Parlamentosu'nun 1983 yılında Konseye açtığı dava sonrasında ATAD (Avrupa Toplulukları Adalet Divanı), 22 Mayıs 1985 tarihinde karar vermiştir. Konseyin ortak ulaştırma politikası oluşturulması konusundaki hatasını tasdiklemiş, Konseye karara uygun davranması konusunda ısrarcı olmuştur. Sonrasında bütünlüşmüş bir Avrupa “modlararası” ulaştırma sistemi kurulması hedeflenmiştir. 1985 yılında yayınlanacak Beyaz Kitap ile iç pazarın taşımacılık sektöründe de geçerli olmasının önü açılmıştır.²²

1985-1991 arasındaki dönemde Komisyon; 1987, 1990 ve 1992 yıllarında hava taşımacılığına ilişkin üç serbestleştirme paketinin yanı sıra, Topluluğun demiryollarının geliştirilmesine ilişkin CD 440/91, karayolu taşımacılığına ilişkin

²⁰ Marco te Brömmelstroet, Tobias Nowak, “How a court, a commissioner and a lobby group brought European transport policy to life in 1985”, **GeoJournal** (2008) 72:33–44, p. 34.

²¹ McGowan, **a.g.e.**, p. 387.

²² Cansevdi, **a.g.e.**, s. 87.

sosyal mevzuatın uyumlaştırılmasına ilişkin CR 3820/85 gibi birçok direktif ve düzenleme yayımlamıştır.²³

1.2.2. Beyaz Kitaplar (1985-1992)

Avrupa Komisyonu, 14 Haziran 1985 tarihinde Avrupa Konseyi'ne sunduğu Beyaz Kitap ile üye devletlerin kendi aralarında her türlü engeli kaldıracağı, kurallarını uyumlaştıracağı, mevzuat ve vergi yapılarında uyum sağlayacağı, parasal iş birliğinin güçlendirileceği, şirketlerin birlikte çalışabileceği birleştirilmiş bir iç pazarın en geç 1992 yılı sonuna kadar tesis edilebilmesi hedefini açıklamıştır.²⁴

Topluluk içinde ulaşım hizmetlerinin serbest bir şekilde sağlanmasının ortak ulaştırma politikasının önemli bir parçası olduğu belirtilirken, ulaştırma sektörünün Topluluk Gayri Safi Yurt İçi Hasılası'nın (GSYİH) %7'sini oluşturduğuna vurgu yapılmıştır. Bu alanda kaydedilecek gelişmelerin, sanayi ve ticaret için olumlu ekonomik sonuçlar doğuracağı belirtilmiştir. Ayrıca, havacılık sektöründe 1987 yılına kadar üye devletlerarasında taşımacılık hizmetlerinde daha fazla özgürlük sağlanması hedefi koyulmuştur. Bunun ise, tarifelerin belirlenmesi ve onaylanması için sistemin değiştirilmesinin ve devletlerin kapasite ve pazara erişimi kısıtlama haklarına sınırlama getirilmesi ile mümkün olabileceği belirtilmiştir.²⁵

Malların, hizmetlerin ve kişilerin serbest dolaşımını sağlamak için tek pazarın kurulmasını hedefleyen ve Roma Antlaşması'yla temelleri atılan AB ortak ulaştırma politikası ilk etapta daha çok demiryolu, karayolu, iç denizyolu ve nehir taşımacılığına odaklanmıştır. 1987 tarihli Avrupa Tek Senedi ile birlikte politika kapsamının deniz ve hava taşımacılığını da kapsayacak şekilde genişletilmesi hakkı verilmiştir.²⁶

²³ Brömmelstroet, Tobias Nowak, **a.g.e.**, p. 4.

²⁴ European Commission (1985), Completing the Internal Market, White Paper from the Commission to the European Council, COM (85) 310, Milan, (Çevrimiçi) https://europa.eu/documents/comm/white_papers/pdf/com1985_0310_f_en.pdf , p. 4, 05.09.2021.

²⁵ **A.e.**, p. 31.

²⁶ Emekli, **a.g.e.**, s. 30.

Avrupa Komisyonu tarafından 1992 yılında yayımlanan Beyaz Kitap ile Birliğin taşımacılık politikası, sürdürülebilirliğe dayandırılarak bütünleşmiş bir politika olarak ele alınmıştır. Ulaşım kolları arasında dengenin gözetilmesi, yasal zorlukların aşılması, vatandaş odaklı ulaşım politikalarının oluşturulması amaçlanmıştır.²⁷

Sürdürülebilir hareketlilik hedefi ile küresel yaklaşımın hâkim olduğu bu Beyaz Kitap'ta küresel program için gereklilikler de sıralanmıştır;

- a) Topluluk içinde malların ve kişilerin serbest dolaşımını kolaylaştıran iç pazarın desteklenmesi ve düzgün işleyişi,
- b) mevzuatların getirdiği engellerin ortadan kaldırılarak teknolojinin en iyi şekilde kullanıldığı, Topluluk için tutarlı bütünleşmiş ulaşım sistemlerinin geliştirilmesini destekleyen politikalar oluşturulması,
- c) ulaşım altyapılarının geliştirilerek bölgeler arasındaki eşitsizliklerin azaltılması ve ada, kıyı tarafından kapalı ve çevre bölgelerin Topluluğun merkezi bölgelerine bağlanması ile ekonomik ve sosyal uyumun güçlendirilmesi,
- d) özellikle karbon emisyonlarının sınırlandırılması gibi önemli çevre sorunlarının çözümüne katkıda bulunarak ulaşım sistemlerinin gelişiminin sürdürülebilir bir kalkınma modeli çerçevesinde önlemler alınması,
- e) güvenliği teşvik eden eylemler,
- f) sosyal alanda önlemler,
- g) Topluluk için malların veya kişilerin taşınmasının önemli olduğu üçüncü ülkelerle uygun ilişkilerin geliştirilmesi.²⁸

²⁷ İrfan Kaya Ülger, **Avrupa Birliği'nin ABC'si**, Sinemis Yayınları, Ankara, Kasım 2005, s. 83.

²⁸ EUR-Lex, The Future Development of the Common Transport Policy, s.s. 19-20 (Çevrimiçi) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TEXT/PDF/?uri=CELEX:51992DC0494&from=EN>, 06.09.2021.

1.2.3. Maastricht Antlaşması (1992)

Avrupa Birliği'nin hukuki temellerinin atıldığı Maastricht Antlaşması ile “Ekonomik ve Parasal Birlik” ile “Siyasi Birlik” alanında değişiklikler yapılarak, 1992 yılı sonunda tek pazara daha bütünleşmiş olarak ulaşılması hedeflenmiştir. Uluslararası alanda daha etkin olmak isteyen Topluluk üyeleri, Ekonomik ve Parasal Birliğin yanı sıra Siyasi Birlik yolunda ortak bir dış güvenlik politikası oluşturmaya karar vermiştir.²⁹

Avrupa Birliği Anlaşması olarak da anılan 1992 tarihli Maastricht Anlaşması Madde 3 (f) bendinde ulaştırma alanında ortak politika oluşturulması, (n) bendinde ise Trans-Avrupa Ağlarının (TEN) oluşturulması ve geliştirilmesinin teşvik edilmesi ifade edilmektedir. Madde 129b (Title XII) Trans-Avrupa Ağlarının oluşturulmasının amacını şöyle açıklamaktadır; “Topluluk; Birlik vatandaşlarının, ekonomik aktörlerin, bölgesel ve yerel toplulukların iç sınırları olmadan oluşturulacak bir alandan faydalanmasını sağlamak için ulaştırma, telekomünikasyon ve enerji altyapısı alanlarında trans-Avrupa ağlarının kurulmasına ve geliştirilmesine katkıda bulunacaktır.” Ayrıca Topluluk, ortak fayda sağlayacak projeleri teşvik etmek ve ağların birlikte çalışabilirliğini sağlamak için üçüncü ülkelerle iş birliği yapmaya karar verebilecektir.³⁰

Maastricht Antlaşması ortak ulaştırma politikasına dair hedeflerini Madde 154'te şöyle ele almıştır;

1. Birlik vatandaşlarının, ekonomik aktörlerin, bölgesel ve yerel toplulukların iç sınırları olmayan bir alandan tam olarak yararlanmalarını sağlamak için Topluluk; ulaşım, telekomünikasyon ve enerji altyapıları alanlarında trans-Avrupa ağlarının kurulması ve geliştirilmesine çalışır.

²⁹ Rıdvan Karluk, **Avrupa Birliği**, Beta Basım Yayın Dağıtım A.Ş., 11. Baskı, İstanbul 2014, s. 159.

³⁰ “Treaty on European Union”, p.p. 51-52, (Çevrimiçi) https://europa.eu/european-union/sites/default/files/docs/body/treaty_on_european_union_en.pdf, 07.09.2021.

2. Topluluk, açık ve rekabetçi piyasalar sistemi kapsamında, ulusal ağların birbirine bağlanmasını ve birlikte çalışabilirliğini ve bu ağlara erişimi teşvik etmeyi amaçlar. Özellikle ada, karayla çevrili ve çevre bölgelerin Topluluğun merkezi bölgeleriyle bağlanması ihtiyacını dikkate alacaktır.³¹

AB Komisyonu, Haziran 1995’te bir bildiri yayınlamış ve “Ortak Ulaştırma Politikası: 1995–2000 dönemi için Eylem Planı”nı kabul etmiştir. Aralık 1995 tarihinde yayınlanan “ulaştırmada adil ve etkin fiyatlandırma” başlıklı Yeşil Kitap ise ulaştırma politikasının mali boyutuna yönelik olmuştur.

6 Ekim 1999 tarihli Helsinki Avrupa Konseyi raporunda ulaştırma politikasının çevre ile ilişkilendirildiği görülmektedir. Ulaştırma ve çevre konusundaki Avrupa stratejisinin amacı iki alanın sürdürülebilir gelişim ile bütünleşmesidir. Ulaştırmanın çevresel etkilerinin en aza indirgenmesi, politika üretilirken ve uygulanırken çevresel unsurların göz önünde bulundurulmasını kapsamaktadır. Bu strateji ile geliştirilmesi gereken alanlar; çevresel açıdan daha az zararlı olan modların kullanılmasının teşvik edilmesi, CO2 emisyonu ve gürültü kirliliğinin azaltılmasına yönelik teknolojik araştırmalar yapılması, toplumun ve araç kullanıcılarının bilinçlendirilmesi olarak sıralanmıştır.³²

1.2.4. Beyaz Kitap (2001)

12 Eylül 2001 tarihinde Avrupa Birliği Komisyonu, kişilerin ulaştırma hizmetlerine yönelik ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla “2010 için Avrupa Ulaştırma Politikası: Karar Verme Zamanı” isimli Beyaz Kitabı yayınlamıştır. AB’nin ekonomik rekabet gücü korunurken, çevre kirliliğinin önlenmesi ve trafik yoğunluğunun azaltılması amacıyla ulaştırma sektöründeki sabit büyüme ile ekonomik büyüme arasındaki bağlantıyı kademeli olarak kaldıran bir strateji belirlenmiştir. Bu doğrultuda, farklı taşımacılık alanlarında bağlantılar kurulmasının teşvik edilmesi ve

³¹ EUR-Lex, Treaty establishing the European Community (Nice consolidated version), (Çevrimiçi) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A12002E154>, 16.01.2022.

³² TÜSİAD, Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü, TÜSİAD-T/2007-02/431, Şubat 2007, s. 54.

kurallara uygun rekabetin sağlanması, darboğazların azaltılması, Birlik vatandaşlarının ihtiyaç ve taleplerinin karşılanmasına odaklanan bir ulaştırma stratejisi için 60 kadar önlem önerilmiştir.³³

2001 tarihli Beyaz Kitap'ın amacı, ulaştırma pazarının serbestleşmesiyle ortaya çıkan sorunların çözülmesi ve genişleyen Birliğin geleceğine dair öneriler getirmektir. Ulaştırma politikalarının temelini oluşturan Beyaz Kitap; taşıma modları arasında dengeli dağılım, taşımacılıkta darboğazların giderilmesi, kullanıcıların ulaştırma politikasının merkezine getirilmesi ve küresel taşıma yönetimi başlıklarından oluşur.³⁴

Hava taşımacılığı alanında gerçekleşen büyüme ile çevre arasında dengenin sağlanması, Beyaz Kitap'ta yer alan konulardandır. Avrupa içinde ortak pazarın oluşturulduğu ve ortak para biriminin kullanıldığı bir dönemde hala 'ortak hava sahası' (single sky) olmadığı ve Avrupa Birliği hava trafik yönetimi sistemlerinin fazla bölünmüş olduğuna dikkat çekilmiştir. Bu bölünmüşlük; uçuş gecikmelerine, yakıt israfına ve Avrupa menşeli taşıyıcıların rekabet alanında dezavantajlı duruma düşmesine sebep olmaktadır. Bu nedenle, askeri kurumlar ve Eurocontrol (Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı) ile etkin iş birliği ile 2004 yılına kadar hava trafiği ile ilgili Topluluk mevzuatının oluşturulması için çalışılmasının zorunlu olduğu belirtilmiştir. Avrupa hava sahasının bu yönde yeniden organize edilmesine; havalimanı kapasitelerinin kaçınılmaz genişlemesine yönelik tedbirler, özellikle uçaklardan kaynaklanan gürültü ve kirliliğin azaltılması için yeni düzenlemelerin eşlik etmesi gerektiği eklenmiştir.³⁵

2006 yılında, 2001 tarihli Beyaz Kitabı inceleyen bir rapor hazırlanmıştır. Bu raporda Birliğin genişleme süreci, giderek artan küreselleşme, küresel ısınmaya dair uluslararası taahhütler, petrol fiyatlarındaki artış gibi gelişmelerin ulaştırma sektörünü de yakından ilgilendirdiği belirtilirken, yeni sorunlarla karşı karşıya kalındığı

³³ Karluk, **Avrupa Birliği ve Türkiye**, s. 448.

³⁴ TÜSIAD, **a.g.e.**, s.s. 55-56.

³⁵ EUR-Lex, White Paper - European transport policy for 2010: time to decide, (Çevrimiçi) https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_20_01_0370_en.pdf, 06.02.2020.

vurgulanmıştır. Bahse konu raporla Avrupa Komisyonu, ortak ulaştırma politikası hedefleri için 4 temel bileşene değinmiştir;

- Birlik içinde kişilerin ve işlerin hareket serbestisi,
- çevrecilik, enerjinin güvenli bir şekilde tedarik edilebilmesi, minimum çalışma standartlarının teşviki ve yolcuların korunması,
- inovasyon,
- uluslararası alanda etkinlik.³⁶

1.2.5. Lizbon Anlaşması (2009)

Aralık 2007’de imzalanarak AB Resmî Gazetesi’nde yayımlanan Lizbon Anlaşması, 1 Aralık 2009 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Üye ülke sayısının artmasıyla Avrupa Birliği içinde daha demokratik bir ortam, kurumların görev ve yetki alanlarının netleştirilmesi, karar alma süreçlerinin daha etkin hale getirilmesi, Birlik işleyişinin yasal bir zemine oturtulması hedeflenmiştir.

Lizbon Anlaşması 6. Başlığı, 90. ve 100. maddeler arasında taşımacılık politikaları yer almaktadır. Avrupa Birliği’nin İşleyişi Hakkında Antlaşma olarak da anılan bu anlaşma ile üye ülkeler taşımacılık sektöründe Birliğin düzenleme yapma yetkisini kabul etmişlerdir. Bu başlık altındaki hükümlerin demiryolu, karayolu ve iç su yolu taşımacılığına uygulanacağı belirtilmiş olup; deniz ve hava taşımacılığı için gerekli hükümler olağan yasama usulüyle Avrupa Parlamentosu ve Konsey tarafından kabul edilebilecektir. Bu kurumlar; Konsey, Ekonomik ve Sosyal Komite ile Bölgeler Komitesi’ne danıştıktan sonra karar verecektir. Trans-Avrupa Ağlarına da yeniden vurgu yapılmış olup, ulaştırma, telekomünikasyon ve enerji altyapıları alanlarında Avrupa genelinde ağlar kurularak geliştirilmesine katkıda bulunulması gerektiği belirtilmiştir. Açık ve rekabetçi bir Avrupa pazarında, ulusal ağların birbiriyle

³⁶ Özenmiş, **a.g.e.**, s.s. 7-8.

bağlantısı, işleyebilmesi ve bu ağlara erişimin sağlanması ve bu amaçlar doğrultusunda üçüncü ülkelerle olası iş birliklerinin yapılması önceliklendirilmiştir.³⁷

1.2.6. Beyaz Kitap (2011)

Bir yandan ortak ulaştırma politikaları geliştirmeye çalışırken, diğer yandan bu alanda sorunlarla uğraşan Avrupa Birliği, 2011 yılında Avrupa Komisyonu aracılığı ile daha rekabetçi ve kaynakların verimli kullanıldığı bir ulaştırma sistemi oluşturulabilmesi için “Tek Avrupa Taşımacılık Sahası İçin Yol Haritası” isimli Beyaz Kitabı yayımlamıştır. 3 bölümden oluşan Beyaz Kitap’ın başlıkları ve içerik özeti şöyledir;

- ‘Avrupa ulaştırma sahasını geleceğe hazırlama’ başlığı altında ulaştırmanın ekonomi ve toplum için önemine vurgu yapılarak; vatandaşlara seyahat özgürlüğü ve yeni iş imkanları sunduğu, ekonomik büyümeyi sağladığı belirtilmektedir. Dolayısıyla, bu alanda zorluklara karşı sürdürülebilirlik ve güçlü bir uluslararası iş birliği gerekliliğine dikkat çekilmektedir. Diğer bir hedef, sera gazı emisyonlarının 2050 yılında 1990 yılına oranla en az %60 oranında azaltılarak küresel ısınmayı 2°C artışla sınırlandırmaktır. Ayrıca, 2030 yılına gelindiğinde 2008 yılındaki sera gazı emisyon düzeyini %20 oranında azaltmak amaçlanmıştır. AB ulaştırma sektöründe enerji verimliliği artmış olsa da hala %96 oranında petrol ve petrol ürünlerine bağımlı olduğu, gürültü ve hava kirliliği sorunlarının olduğu eklenmiştir. AB ulaştırma sektörü hızla gelişen dünya ulaştırma pazarında büyüyen bir rekabetle karşı karşıyadır. Avrupa şirketlerinin birçoğu altyapı, lojistik, trafik yönetimi sistemleri, ulaşım ekipmanlarının üretimi konusunda dünyada lider konumdayken, dünyanın diğer bölgelerinde de ulaştırma alanında büyük modernizasyonlar ve altyapı yatırım programlarına ağırlık verilmektedir. Dolayısıyla, rekabetçi konumu sürdürebilmesi için gelişim ve yatırımlar devam ettirilmelidir. Ulaştırma altyapı yatırımlarının ekonomik büyümeyi tetikleme, refah ve iş imkanları

³⁷ European Union, Consolidated versions of the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union, Official Journal C 326, 26/10/2012, (Çevrimiçi) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:12012E/TXT>, 12.09.21.

sağlama, coğrafi erişilebilirlik ve insanların hareketliliğini sağlama gibi ekonomik etkileri vardır. Ekonomik büyümeye maksimum olumlu etki, çevreye minimum olumsuz etki etmesi planlanmaktadır. Özellikle karayolu ve havayolunda sıkışıklığın endişe yarattığı, Birliğin doğu ve batı bölgesi altyapıları arasında eşitsizliğin giderilmesi gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca ulaştırmanın finansmanı ve fiyatlandırmada yeni yaklaşımlar gereklidir. 2001 tarihli Beyaz Kitap'tan bu yana havayolu, karayolu ve kısmen demiryolu taşımacılığında daha fazla pazarın açılması, Tek Avrupa Hava Sahasına başarıyla ulaşılması, tüm ulaştırma modlarında emniyet ve güvenliğin artması, çalışma şartları ve yolcu haklarında yeni kuralların kabul edilmesi, uluslararası iş birliğinin artması gibi birçok hedefe ulaşılmıştır. Ancak ulaştırmanın hala sürdürülebilir olmadığı, 2011 yol haritasının ulaştırma sektöründe yaşanan gelişmelere ve gelecek zorluklara küresel ölçekte bakarak politika girişimlerine odaklanılacaktır.³⁸

- '*Rekabetçi ve sürdürülebilir bir ulaşım sistemi için vizyon*' başlığı altında; emisyonların %60 oranında azaltılmasıyla birlikte sektörde büyüme hedefinin gerçekleştirilmesi ve hareketliliğin desteklenmesi, şehirlerarası çoklu taşımacılık alanında verimli ve etkili bir ağ oluşturulması, uzun mesafeli seyahatler ve yük taşımacılığında küresel alanda eşit şartların oluşturulması, sorunsuz bir kentsel ulaşım sağlanması, rekabetçi ve kaynak verimliliği sağlanmış bir ulaştırma sistemi için hedefler belirlenmesi yer almaktadır.
- '*Strateji ve yapılması gerekenler*' başlığı altında ise Tek Avrupa taşımacılık sahasının oluşturulması, gelecekte teknoloji ve davranışsal yenilikler, modern altyapı, akıllı fiyatlandırma ve finansman ve dış faktörlere yer verilmiştir.

³⁸ European Commission, Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, (Çevrimiçi)
https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf, 10.02.2020.

1.2.7. 2011 Sonrası

Komisyon 1 Temmuz 2016 tarihinde, 2011 tarihli Beyaz Kitap'ta belirtilen 10 yıllık programın uygulanmasının gelişimine dair bir rapor sunmuştur. Yine aynı yıl Komisyon tarafından “Düşük Emisyonlu Hareketlilik İçin Bir Avrupa Stratejisi” bildirisi yayımlanmıştır. Bahse konu strateji ile Beyaz Kitap'ta yer alan husus yinelenerek sıfır emisyonu ulaşılması hedeflenmiştir.

Aralık 2020'de ise Komisyon, Sürdürülebilir ve Akıllı Hareketlilik Stratejisi'ni sunmuştur. 2024 yılına kadar olan dönemi kapsayan yeni bir yol haritası ortaya konmuştur. Strateji, 2030 yılı iklim hedefi planını desteklemektedir. 2050 yılına kadar ulaştırma emisyonlarının %90 oranında azaltılması vurgulanmıştır.

2021 yılında Komisyon; emisyon ticaret planının revizyonu, alternatif yakıt altyapısı, CO2 emisyonu performans standartları, akıllı ulaşım sistemleri, Trans Avrupa Ağları gibi konularda yasal teklif ve incelemeler ortaya koymuştur.³⁹ Şubat 2022'de ise Avrupa Parlamentosu Covid-19 salgını sonrası için olumsuz etkilerle mücadele edebilmek adına “Covid-19'dan sonra AB'de ulaşım ve turizmin yeniden başlatılması” başlıklı bir rapor yayımlamıştır.

1.3. Ortak Ulaştırma Politikasının Alt Sektörleri

AB ulaştırma politikası alt sektörleri; karayolu, demiryolu, denizyolu ulaşımı, iç su yolu ve havayolu taşımacılığı ana başlıkları altında incelenebilir.

Topluluk, tıpkı tarım politikasında olduğu gibi ulaştırma alanında da ortak politikalar gütmeyi amaçlamış, ancak ilerleme beklenen ölçüde sağlanamamıştır. Karayolu, demiryolu ve iç su yolu ile yük ve yolcu taşımacılığı üye devletlerin kendi

³⁹ European Parliament, Common transport policy: Overview, (Çevrimiçi) <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/123/common-transport-policy-overview>, 12.12.2022.

özel düzenlemeleri ile işlemeye devam etmiştir. Ulaştırma alanında ortak politikalar izlenmesi yönünde en fazla gelişme kaydedilen alan ‘Schengen Vizesi’ olmuştur.⁴⁰

1.3.1. Karayolu Ulaşımı

Karayolu taşımacılığı; yolcu güvenliğini ön planda tutan ve bu yönde iyileştirmeler için çalışan, ortak politikalar oluşturulabilmesini hedefleyen bir ulaştırma türüdür.

Karayolu ulaşımında uygulanan mevzuat kurucu anlaşmalardan itibaren Avrupa Birliği’nde yer bulurken, ulaştırma alanında gereksinimler devam etmiş ve sonraki yıllarda da düzenlemeler yapılmıştır. AKÇT’yi kuran Paris Anlaşması ile taşıma ve fiyatlandırmada ayrımcı uygulamalardan kaçınılması için kömür ve çelik ortak pazarına destek olunması amaçlanmıştır.⁴¹

Ulaştırma politikalarının temellerinin atıldığı AET’yi kuran Roma Antlaşması, deniz ve hava taşımacılığından ziyade, kara içi taşımacılık için ortak bir politika geliştirmeye çalışmıştır. Kara içi taşımacılığının içeriğini ise karayolları, demiryolları ve kara içi su yolları oluşturmuştur. Malların ve kişilerin serbest dolaşımını sağlayan karayolu taşımacılığı, tek pazarın iyi işlemesi için önem atfedilen bir alan olmuştur.⁴²

Kara içi taşımacılık alanında kabul edilen ilk Topluluk kuralları, mal ve hizmetler için ortak bir pazar oluşturularak ulusal taşımacılık pazarlarını bütünleştirmeyi amaçlamıştır. Tüm üye devletlere sorumluluk yükleyen bu önlemler; yerleşme özgürlüğü ve hareket özgürlüğünün önündeki engellerin kaldırılması ve rekabet koşullarının uyumlaştırılması anlamına gelmiştir.⁴³

⁴⁰ Seyidoğlu, **a.g.e.**, s. 268.

⁴¹ Cem Saatçioğlu, **Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları**, Gazi Kitabevi, 1. Baskı, Ankara, Ocak 2006, s.s. 71-72.

⁴² Nicholas Moussis, **Avrupa Birliği Politikalarına Giriş Rehberi**, Çeviren: Ahmet Fethi, Mega Press, İstanbul, 2004, s. 447.

⁴³ Moussis, **a.g.e.**, p. 451.

1 Ocak 1993 tarihli 881/92 sayılı Tüzük ile sınır ötesi hizmetlerin önündeki tüm engellerin kaldırılması, 1 Temmuz 1998’de 3118/93 sayılı Tüzük ile Topluluk içi kabotaj hakkının sağlanmasıyla birlikte karayolu taşımacılığı Avrupa pazarında açık ve rekabetçi bir yapıya kavuşmuştur. Karayolu işletmeciliği şartlarına Topluluk lisansı da eklenerek, herhangi bir AB üyesi ülke taşıyıcısı tüm AB üye devletlerinde uluslararası veya iç yük taşımacılığı hizmeti sunma hakkına sahip olmuştur.⁴⁴

Avrupa Birliği’nde nüfusun %75 kadar büyük oranının şehirlerde yaşaması şehir içi hareketliliğin yoğun olmasına sebep olmaktadır. 2030 yılına kadar AB içinde şehir içi hareketliliğin kilometre bazında %40 oranında artış göstermesi beklenmektedir. Ulaşımında ağırlıklı olarak otomobillerin kullanılması karbonmonoksit yayımı ve halk sağlığına zararlarına işaret etmektedir. Kyoto Protokolü, 1990 yılına kıyasla 2008-2012 yılları arasında AB genelinde %8 oranında karbondioksit kesintisi öngörmüştür. Ancak gidişat ve eğilimler hedeflere ulaşılmasını engellemiştir. AB bu gibi sorunlarla mücadelede çevre dostu araçların geliştirilmesi, emisyonların azaltılması, trafik yoğunluklarının önünde geçilmesi gibi stratejiler üzerinde çalışmaya devam etmiştir.⁴⁵

1.3.2. Demiryolu Ulaştırması

19. yüzyılın ilk yarısında İngiltere’de Stockton ile Darlington arasında başlayan ilk demiryolu inşaatı, günümüze uzanan süreci de başlatmıştır. Demiryolları ulusal ekonomilerin kalkınmasında hayati bir rol oynarken, ortaya çıkan teknolojik ve örgütsel sorunların giderilmesine yönelik çözümler ulusal ihtiyaçları karşılamaya yetmemiştir. Özellikle demiryolu ulaştırmasının diğer ulaştırma sektörlerine oranla rekabet gücünün düşük olması, taşımacılık alanındaki payının azalmasına sebep olmaktadır. Rekabetin az olmasının temelinde; ulusal ağların geçmiş dönemlerde bölünmesi, entegrasyonun sağlanamaması ile doğan boşluk ve hızlı, uygun, etkin uluslararası hizmet verilememesi yatmaktadır.⁴⁶

⁴⁴ Cansevdi, a.g.e., s. 94.

⁴⁵ İKV, **Avrupa Birliği’nin Ulaştırma Politikası**, İstanbul, İKV Yayın No:14, 2005, s. 6.

⁴⁶ Pars Şahbaz, Sedat Yüksel, **Avrupa Birliği’nde Demiryolu Ulaştırması Standartlar, Politikalar, Hedefler**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2006, s.s. 24-25.

Demiryolları özellikle karayolu taşımacılığı ile rekabette zorluklarla karşılaşmış, demiryolu taşımacılığı yapan şirketlerin finansal durumu da kötüleşmeye başlamıştır. Devletler, birçok ülkede sosyal bir kurum olarak görülen demiryolu taşımacılığına gerekli desteği sağlamaya devam etmiştir. Ancak demiryolu işletmeleri ray ve vagon imali, personel maaşları, emeklilik ödemeleri gibi devletler tarafından yeterince karşılanmayan mali yüklerle de karşı karşıya kalmışlardır. Bu nedenlerle sektörün modernleşmesi gecikmiş, sunulan hizmetin kalitesi de düşmüştür.⁴⁷

Demiryolu taşımacılığında Birlik ilk kez 1961 yılında ulaştırma planı hazırlarken, 1965 yılında Konsey tarafından demiryollarına parasal yardım yapılmasına karar verilmiştir. 1981 yılına gelindiğinde ise Konsey demiryolu politikası için bazı hususlar üzerinde durmuştur. Mevcut demiryolu kapasitesinin en verimli şekilde kullanılması, ticari ilişkilerde uluslararası iş birliğinin artırılması, uluslararası taşımacılıkta ortak çıkarların gözetilmesi, demiryolu teşebbüsleri ile hükümetler arasındaki ilişkilerin gözden geçirilmesi, uygun rekabet ortamının sağlanması, kombine taşımacılığın geliştirilmesi, ekonomi ve nüfusun gereksinimleri yönünde demiryollarının organize edilmesi, mali durumun düzeltilmesi olarak bu hususlar özetlenebilir.⁴⁸

Avrupa Birliği'nde 1991 yılında Bakanlar Kurulu tarafından onaylanan 91/440/EEC sayılı kararla demiryolları için yasal düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır. Bazı alanlarda belirli düzeyde serbestlik sağlanırken, rekabet ön plana çıkartılmıştır. Ana hatlarıyla bu kararın üye ülkelerden beklentisi; demiryolu taşımacılığının borç yükünü azaltmaya çalışmak, demiryolları için bağımsız bir bütçe ve hesap düzeni oluşturulması için girişimde bulunmak, işletmecilerin pazara giriş haklarını garanti altına almak, demiryolu altyapısı ve ulaştırma hizmetleri için ayrı bir muhasebe sistemi oluşturmak yönünde olmuştur.⁴⁹

⁴⁷ Orhan Şener, Güven Terzioğlu, **a.g.e.**, s. 129.

⁴⁸ Saatçioğlu, **Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları**, s.s. 74-75.

⁴⁹ Pars Şahbaz, Sedat Yüksel, **a.g.e.**, s.s. 30-31.

1995 yılında geniş kapsamlı iki mevzuat daha kabul edilmiştir. Bunlardan biri, demiryolu şirketlerinin ruhsatlandırılmasına ilişkin bir direktif olup, ikincisi altyapı tahsisi ve ücretlendirilmesine ilişkindir. 1996'da ise Avrupa demiryolu şirketlerinin yeniden canlandırılması hakkında bir Beyaz Kitap yayınlanmıştır. Ancak yoğun yasama faaliyetlerine rağmen, sonuçlar yavaş ve çok parçalı olmuştur. Avrupa demiryollarını serbestleştirme girişimleri; Avrupa Komisyonu, Konsey ve Avrupa Parlamentosu arasında gidişata dair çıkmaza yol açmıştır. 2000 yılının sonunda ikinci bir demiryolu serbestleştirme paketi üzerinde anlaşmaya varılmıştır. Demiryolu taşımacılığında ulusal sınırlara göre hareket edilmesi, tam lojistik destekli ve kesintisiz demiryolu taşımacılığı önünde bir engel olarak ortaya çıkmıştır. Bu durum özellikle yük taşımacılığında kendisini göstermiştir.⁵⁰

Çek Cumhuriyeti, Belçika ve Almanya demiryolu altyapısı yoğunluğu olarak ön plana çıkan ülkelerdir. Türkiye ise bu konuda listede son sırada yer almaktadır. Yunanistan, Finlandiya ve Norveç demiryolu altyapısında yoğunluğu düşük ülkelerken, deniz ulaşımında ön plana çıktıkları görülmektedir. Demiryolu ile yük ve yolcu taşınması hususunda Almanya, Fransa, Polonya ve İtalya bu sektörden çokça faydalanmaktadır. Bu ülkelerin araç-gereç, ekipman envanterleri de fazladır.⁵¹

1.3.3. Deniz Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı yapısı itibariyle uluslararası şartlara ve kurallara bağımlıdır. 1974 tarihli Denizde Can Güvenliğine İlişkin Uluslararası Sözleşme (1974 SOLAS Sözleşmesi), Gemilerden Gelen Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (MARPOL Sözleşmesi) ve Yakıt Kirliliğinin Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Uluslararası Sözleşme (CLC Sözleşmesi) denizyolu taşımacılığının tabi olduğu düzenleme ve uygulamaların başlıcalarıdır.⁵²

⁵⁰ Giorgi, Liana and Michael Schmidt, **a.g.e.**, p. 5.

⁵¹ TÜSIAD, **a.g.e.**, s. 68.

⁵² İKV, **Avrupa Birliği'nin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye'nin Uyumuna**, Ed. Hürrem Cansevdi, İstanbul, İKV Yayını, Aralık 2004, s. 112.

1972 yılında ada ülkeleri niteliğindeki İngiltere, Danimarka ve İrlanda'nın Topluluğa katılmasıyla, deniz taşımacılığı da Topluluk gündemine gelmiştir. Üyeler arasında ortak bir taşımacılık stratejisinin belirlenmesine ihtiyaç duyulmuştur.⁵³

Avrupa, uzun kıyı şeridine sahip olduğu için liman sayısı da fazladır. Bu nedenle denizcilik sektörü yüksek potansiyel taşımaktadır. Ayrıca, denizyolu ulaştırmasında yükleme kapasitesinin fazla olması, diğer ulaştırma türlerine göre en enerji-etkin ayrıcalığını deniz taşımacılığına sağlamaktadır. Ancak, idari prosedürlerin karmaşıklığı dezavantaj olup, Avrupa Komisyonu bu prosedürleri basitleştirmeye ve hatta gerekli görüldüğünde tamamen ortadan kaldırmayı hedeflemiştir. “Hudutsuz bir AB deniz ulaşımı alanı kurmak” başlıklı tebliğ ile iç pazarın AB içi denizcilik ulaşımı ile genişletilmesi planlanmıştır. 2009 tarihinde kabul edilen “2018 yılına kadar AB’nin deniz ulaşımı politikası için stratejik hedefler ve tavsiyeler” adlı tebliğ ile ulaştırma sektöründe rekabet edebilirlik ve sürdürülebilirliğin artırılması amaçlanmıştır.⁵⁴

2002 yılında Brüksel’de faaliyetlerine başlayan Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı ise deniz güvenliğini en iyi şekilde sağlamak, gemilerin Topluluk karasularında sebep olduğu kirlilikleri önlemek amacıyla kurulmuştur. Deniz kazalarının önüne geçilebilmesi, karasularında olası can ve mal kayıplarının en aza indirgenmesi diğer hedefleridir. 2003 yılında Ajans tarafından belirlenen çalışma alanları şöyledir;

- herhangi bir tehlike durumunda karasularında sınımlanabilecek noktaların belirlenmesi ve bu noktaların acil durumlarda kullanılabilmesi için çalışmalar yürütülmesi,
- klas veren şirketlerin kontrol edilmesi,
- mevcut teknik metotların gözden geçirilerek su yüzeyindeki yağ ve kirlerin temizlenmesi,
- deniz güvenliği alanındaki bilgilerin, mevcut veri tabanlarının güncellenmesi suretiyle zenginleştirilmesi,

⁵³ Orhan Şener, Güven Terzioğlu, **a.g.e.**, s. 124.

⁵⁴ Özenmiş, **a.g.e.**, s.s. 34-35.

- yakıt kirliliğinden doğabilecek olası zararlar için tazminat fonu oluşturulması.⁵⁵

1.3.4. İç Suyolu Taşımacılığı

İç suyolları, nehirler, kanallar, derelerin oluşturduğu akarsu ağlarının ulaşım aracı olarak kullanılması şeklinde tanımlanmaktadır. Aynı zamanda üzerinde ulaşım yapılabilecek veya sulama amaçlı kullanılabilecek yapay su şebekeleri de bu tanımın içine sokulmaktadır.

İç suyolu taşımacılığı, Avrupa'da özellikle mal taşımacılığı için önemli bir rol oynamaktadır. 37.000 kilometreden fazla suyolu, yüzlerce şehri ve sanayi bölgesini birbirine bağlarken, 13 üye devlet birbirine bağlı bir suyolu ağına sahiptir. Diğer ulaşım modları sıklıkla tıkanıklık ve kapasite sorunlarıyla karşılaşırken, iç suyolu taşımacılığı güvenilirliği, enerji verimliliği ve artan kullanım için geniş kapasitesi ile ön plana çıkmaktadır. Komisyonun amacı ulaştırma sistemindeki iç su yollarının rekabetçi konumunu teşvik ederek güçlendirmek ve çok modlu taşımacılık lojistik zincirine entegrasyonunu sağlamaktır. Enerji tüketimi ve gürültü emisyonları açısından çevreci bir alternatif sunmakta, aynı zamanda karayolu ile demiryolu taşımacılığına rekabetçi bir alternatif sunmaktadır. Ayrıca nüfusu yoğun olan bölgelerde yol ağlarının sıkışıklığının giderilmesine katkıda bulunmaktadır.⁵⁶

AB'de iç suyolu taşımacılığını teşvik etmeye yönelik kurallar, AB filo kapasitesi politikasına ilişkin (EC) 718/1999 sayılı yönetmelik, bu yönetmeliğin uygulanması için alınacak önlemleri belirleyen (EC) 181/1008 sayılı yönetmelik ve 1999 tarihli yönetmeliği tadil eden (EU) 546/2014 sayılı yönetmeliktir. Bahse konu yönetmeliklerin amacı AB filo kapasitesine ilişkin politika çerçevesini belirleyerek,

⁵⁵ Mehmet Ali Emekli, **Avrupa Birliği'ne Uyum Sürecinde Türkiye Ulaştırma Politikaları ve Taşımacılık Sektörü Analizi**, Doktora Tezi, İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2007, s.s. 72-73.

⁵⁶ European Commission, Inland waterways, (Çevrimiçi) https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways_en, 02.09.2022.

Avrupa'da sürdürülebilir ve rekabetçi iç su yolu taşımacılığının gelişimini teşvik etmektedir.⁵⁷

1.3.5. Hava Taşımacılığı

Hava taşımacılığının tarihi çok eskilere dayanmasa da yenilikçi gücü, hızı ve diğer ulaştırma sistemlerine göre risk oranının düşük olması sebebiyle önem arz eden bir alt sistemdir.⁵⁸ Hava taşımacılığında geleceğe yönelik çalışma ve hedefler; havayolu trafiği ve havaalanlarındaki tıkanıklığın giderilmesi, can güvenliğine önem verilmesi, çevreye verilen zararların minimize edilmesine odaklanmaktadır.

Hava taşımacılığı bir bütün olarak ekonomik öneme sahiptir. Küresel olarak yaklaşık 15 milyon iş, doğrudan veya dolaylı olarak havacılık endüstrisi ile ilişkilidir. 7 milyon 800 bin kişi doğrudan havacılık endüstrisinde çalışırken, dünya çapında 2 milyon kişi ise havayollarıyla ilişkili görevlerde bulunmaktadır. Havalimanlarında yaklaşık 2,7 milyon insan çalışmakta olup, ciddi bir istihdam anlamına gelmektedir. Bu rakamlar, havacılığın refah üzerindeki etkisini güçlü bir şekilde göstermektedir. Ülkeler geliştikçe insanların hareketliliği artmakta ve ekonomiye olumlu olarak yansımaktadır.⁵⁹

Avrupa Birliği'nde havayolu sektörü için Roma Antlaşması 74.-84. Maddelerde düzenlemeler yapılmıştır. Rekabet Kuralları bölümü 85, 86 ve 87. Maddeleri de havayolu ulaştırmasını ilgilendirmektedir. Özellikle Madde 85; kartelleşmenin önlenmesi, kısıtlamaya yönelik olarak yapılabilecek tüm işletmeler arası anlaşmaların, işletme birliği kararlarının yasaklanmasına değinmektedir. 86. Madde ise hâkim durumun kötüye kullanılmamasına vurgu yapmaktadır. Bu maddelere dair düzenleme yapma yetkisi ise Konsey'e verilmiştir.⁶⁰

⁵⁷ EUR-Lex, Rules for promoting inland waterway transport in the EU, (Çevrimiçi) <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/rules-for-promoting-inland-waterway-transport-in-the-eu.html>, 10.10.2021.

⁵⁸ Saatçioğlu, Kaan Çelikok, **a.g.e.**, s. 81.

⁵⁹ Dieter Schmitt, Volker Gollnick, **Air Transport System**, Springer-Verlag, Wien, 2016, p. 6.

⁶⁰ Saatçioğlu, **Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları**, s. 80.

Roma Antlaşması'nda taşımacılık konularında hazırlanan yönetmeliklerin üye devletlerin deniz ve hava taşımacılığına uygulanmasının Konsey isteğine bağlı olması, sivil havacılık politikalarının ortak taşımacılık politikalarıyla doğrudan ilişkili olmadığını göstermiştir. Avrupa Adalet Divanı 1974 tarihli kararında sivil havacılığın da Topluluk yetki ve sorumluluk alanına girdiğini, Roma Antlaşması genel hükümlerinin aynı şekilde bu sektöre de uygulanması gerektiğini vurgulamıştır. Konsey, 1977 yılında hava taşımacılığı sorunlarının çözümü amacıyla bir çalışma grubu kurmuştur. Uçak gürültülerinin azaltılması, özellikle yük taşımacılığında prosedürlerin sadeleştirilmesi, standart tekniklerin uygulanması, rekabet yasaları ve devlet yardımlarına dair düzenlemelerin yapılması, uçak personeli lisanslarının ülkeler arasında kabul görmesi, çalışma koşullarının iyileştirilmesi, işletmelerin serbestçe kurulabilmesi, bölgelerarası hava taşımacılığı hizmetlerinin geliştirilmesi, hava kazalarıyla ilgili olarak ülkeler arasında iş birliği yapılması konuları üzerinde durulmuştur.⁶¹

AB içinde hava taşımacılığı konusunda politikalar üretilmesi uzun bir süre gerektirmiştir. İlk serbestleştirmenin başladığı 1986 yılı sonrasında hava taşımacılığı politikaları kapsamında 1992'de "Üçüncü serbestleştirme paketi" yürürlüğe girdiğinde, Avrupa hava taşıyıcılarına yönelik kısıtlamalar AB içinde kaldırılarak yeni bir "tek Avrupa havacılık pazarı" kurulmuştur. Bu alan daha sonra Norveç, İzlanda ve İsviçre'yi kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Topluluk hava taşıyıcılarının yolcu ve kargo ücretlerini serbestçe belirleyebilecekleri ve AB içindeki herhangi bir rotada onay veya yetki gerektirmeden hareket edebilecekleri ilkesine odaklanılmıştır. Genel olarak hava taşımacılığı politikası aşağıdaki hususları içermektedir;

- Rekabet: Avrupa Komisyonu, piyasayı bozan herhangi bir uygulamanın AB taşıyıcıları için zarar potansiyeli taşıması halinde soruşturma başlatma ve düzeltici önlemler alma hakkına sahiptir.
- Slot: (EEC) No. 95/93 sayılı yönetmelik havalimanlarına ve hizmetlerine adil erişimi düzenlemektedir. Taşıma talebinin altyapı kapasitelerini aştığı havalimanları için slotlar (belirli bir günde belirli bir zamanda kalkış ve iniş

⁶¹ Orhan Şener, Güven Terzioğlu, **a.g.e.**, s.s. 142-143.

izni), tarafsız, şeffaf ve ayrımcı olmayan kurallara dayalı bağımsız bir slot koordinatörü tarafından tahsis edilir.

- Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemleri: Ortak hükümler ile dağıtım kanallarına adil erişim sağlanmalıdır. Bilgisayarlı rezervasyon sistemleri (Computer reservation systems-CRS), hava taşıyıcıları ve seyahat acenteleri arasındaki tüm tekliflerin tarafsız görüntüsünü bilgisayar ekranlarında sunması gereken teknik ara yüzlerdir (Regulation (EC) No. 80/2009). Ancak gerek internet gerekse havayolu şirketlerinin web siteleri üzerinden satışları arttığından CRS giderek önemini kaybetmektedir.
- One-stop shop: Tüm AB bölgesinde aynı yüksek düzeyde yolcu ve uçak güvenliği standartlarına sahip olmak için, ulusal hükümler tüm hava taşımacılığı zinciri boyunca kademeli olarak genişletilen ortak güvenlik düzenlemeleri ile değiştirilmiştir. Kuralların hazırlanmasından sorumlu olan Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (European Aviation Safety Agency-EASA) kurulmuştur.
- Tüketicinin korunması: Yolcu haklarının korunmasına ilişkin ortak kurallar (Regulation /EC) No. 261/2004), uçuşların gecikmesi veya uçuş iptalleri durumunda yolcuların asgari düzeyde yardım almasını sağlamayı amaçlamaktadır. Bu kurallar tazminat mekanizmalarını da sağlamakta olup, uygulamada çok fazla zorlukla karşılaşılmış ve adli anlaşmazlıklara yol açmıştır.
- Tek Avrupa Hava Sahası (SES): 2004 yılında Avrupa Komisyonu tarafından trafik akışının optimizasyonu amacıyla ortaya çıkmış bir girişimdir. 2020’de Avrupa Komisyonu hava trafik yönetimini ve hava seyrüsefer sistemini iyileştirmek, kapasite darboğazlarını ortadan kaldırmak, iklim ve maliyet verimliliğini arttırmak, dijital teknolojileri kullanarak daha fazla esneklik elde etmek amacıyla gözden geçirilmesini önermiştir.

- İnsansız havacılık: EASA Yönetmeliği (EU) 2018/1139'un yürürlüğe girmesiyle birlikte insansız havacılık operasyonları ve onaylarına ilişkin sorumluluk AB düzeyine devredilmiştir.⁶²

1.4. AB Ortak Ulaştırma Politikasını Destekleyen Temel Programlar

Tüm üyelerin aynı sisteme dahil olduğu, tek bir Avrupa ulaştırma alanı oluşturmayı amaçlayan Avrupa Birliği, böylece ulaştırma sektörünün verimliliğini arttırmayı ve adil bir rekabet ortamı yaratmayı hedeflemiştir. Bu doğrultuda, ortak ulaştırma politikasını destekleyecek programlara başvurmuştur.

1.4.1. Trans Avrupa Ulaşım Ağları (TEN-T)

AB, Trans Avrupa Ulaşım Ağları ile ulaştırma, enerji ve telekomünikasyon sektörlerinde bölge altyapısını geliştirerek entegre etmeyi amaçlamıştır. İlk kez 1993 tarihli Maastricht Antlaşması ile gündeme getirilen TEN-T ile; Birlik içinde tek pazar hedefine ulaşılabilmesi için haberleşme ve dağıtım kanallarının uyumlaştırılması, istihdam yaratılması, ulaşım sektöründe daha ileri metotlar geliştirilmesi, dış piyasalara açılarak bölgesel kalkınmanın sağlanması hedeflenmiştir. Altyapı planlamaları üye ülkelerin inisiyatifinde olup, Birlik daha çok üyeleri arasında koordinasyonu sağlamak ve sorunların çözümüne dahil olmaktadır.⁶³

TEN-T ile ilgili temel politikalar 23 Temmuz 1996'da kabul edilen 1692/96/EC sayılı kararla belirlenmiştir. Tüm Avrupa'da trafiği sağlayan ve üye devletleri coğrafi ve ekonomik olarak birbirine bağımlı kılan karayolları, demiryolları, iç su yolları, havalimanları, deniz limanları ve trafik idaresi sistemlerine ilişkin temel ilkeler kabul edilmiştir. Üye ülkelere sorumluluk yüklenen bu politikalar ile TEN-T'nin mali kalemlerle de desteklenmesi amaçlanmıştır. Trans-Avrupa Ulaştırma

⁶² Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure, "European Air Transport Policy", 28.12.2021, (Çevrimiçi) <https://www.bmvi.de/EN/Topics/EU-Policy/EU-Transport-Policy/European-Air-Transport-Policy/european-air-transport-policy.html>, 02.01.2022.

⁶³ Saatçioğlu, **Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları**, s.s. 71-72.

Ağları sayesinde; kişilerin ve malların hareketliliğini sağlamak, daha kaliteli altyapı, tüm ulaştırma çeşitlerini içermek, mevcut kapasitenin en verimli şekilde kullanılması, ekonomik uygulanabilirlik, tüm bölgeleri kapsamak ve TEN-T'nin Avrupa Serbest Ticaret Birliği, Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ve Akdeniz ülkelerine genişletilmesini sağlamak hedeflenmiştir.⁶⁴

“Avrupa’yı Birleştirme Mekanizması” (Connecting Europe Facility-CEF) adı altında 2014-2020 yılları arasında ulaştırma altyapısının finanse edilmesi planlanmış ve 50 milyon Avro civarında bütçe ayrılmıştır. CEF programının amaçları şöyle özetlenebilir;

- sürdürülebilir, bütünleştirilmiş Trans-Avrupa ağlarının desteklenmesi,⁶⁵
- Avrupa’da mevcut ulaştırma altyapılarının iyileştirilmesinin yanı sıra, yeni inşalar için yatırımların teşvik edilmesi,
- ulaştırma bağlantıları arasında darboğazların ortadan kaldırılması ve eksik bağlantıların tamamlanması,
- sınır ötesi projelere ve trafik yönetim sistemi gibi yatay önceliklere odaklanılması,
- ulaştırma sisteminde yenilikleri destekleyerek taşımacılığın çevresel etkisini azaltmak, enerji verimliliğini ve güvenliği arttırmak,
- öngörülen TEN-T politika hedefleri ile 2030 yılına kadar dokuz çok modlu Çekirdek Ağ Koridoru etrafında yapılandırılan Çekirdek Ağın tamamlanması, 2050 yılına kadar tüm Avrupa bölgelerine erişim kolaylığını sağlamak için Kapsamlı Ağın tamamlanması.⁶⁶

Türkiye, AB ile üyelik müzakereleri çerçevesinde “Yeşil gündem ve sürdürülebilir bağlantısallık” başlığı altında Fasıl 21’de Trans-Avrupa Ağları üzerine uyum çalışmaları yürütmektedir. Fasılın Tanıtıcı Tarama Toplantısı 30 Haziran 2006

⁶⁴ Özenmiş, **a.g.e.**, s.s. 16-17.

⁶⁵ İKV, “Ulaştırma Politikası”, (Çevrimiçi) https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=31&id=250, 12.09.2021.

⁶⁶ European Commission, CEF Transport, (Çevrimiçi) <https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-transport>, 24.01.2022.

tarhinde, Ayrıntılı Tarama Toplantısı ise 29 Eylöl 2006 tarihinde yapılmış olup, 19 Aralık 2007 tarihinde Brüksel’de yapılan Hükümetlerarası Konferans’ta müzakerelere açılmıştır. Türkiye ve AB arasında kişilerin, malların ve hizmetlerin serbest dolaşımını kolaylaştırmak amacıyla ulaştırma altyapısı oluşturularak, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları ile entegrasyon hedeflenmektedir. Türkiye, ulaştırma altyapısının geliştirilmesi, çok-modlu ulaştırma ağının oluşturulması ve Karadeniz, Asya, Orta Doğu ve Akdeniz bölgeleri ile Avrupa arasında gerekli ulaştırma bağlantılarının sağlanmasına önem vermektedir.⁶⁷

2022 yılı AB Türkiye Raporu’na göre Türkiye, Trans-Avrupa ağlarında çok ileri düzeydedir. Trans-Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi’nin (TANAP) faaliyete geçerek Güney Gaz Koridoru’nun (GGK) Avrupa kısmına gaz iletmesi enerji ağlarında ve Bulgaristan sınırını İstanbul’a bağlayan Halkalı-Kapıkule demir yolu hattının yapımının devam etmesiyle taşımacılık ağlarında bazı ilerlemeler kaydedildiği belirtilmiştir. Daha fazla ilerleme kaydedilebilmesi için AB Müktesebatına uygun biçimde şeffaf ve maliyet tabanlı, ayrımcı olmayan bir doğalgaz transit rejimi oluşturulması, Yavuz Sultan Selim köprüsü demir yolu bağlantılarının kurulmasının hızlandırılması, TEN-T ağlarına uyum için AB mevzuatı ilgili kısımlara uyum çalışmaları yapılmasına dikkat çekilmiştir.⁶⁸

1.4.2. Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı Belgesi

Uluslararası finans kuruluşları, üye devletler ve bölgedeki diğer ülkeler arasında görüşülen bu belge, 23 Mayıs 2001 tarihli Tiran ve 26 Ekim 2001 tarihli Bükreş istikrar anlaşmalarına dahil edilmiştir. Belgede ulaşım ve enerji altyapılarına dair stratejiler ele alınmaktadır. Ulaşım altyapı stratejisinin amacı çok yönlü ulaşım ağlarının oluşturulmasıdır. Enerji altyapı stratejisinin amaçları ise elektrik, petrol ve gaz taleplerinin karşılanabilmesi için sağlam bir altyapı oluşturulması, bölgesel

⁶⁷ Dışişleri Bakanlığı, **Fasıl 21: Trans-Avrupa Ağları**, 22.05.2020, (Çevrimiçi) https://www.ab.gov.tr/fasil-21-trans-avrupa-aglari_86.html 07.01.2022.

⁶⁸ **AB 2022 Türkiye Raporu**, (Çevrimiçi) https://www.ab.gov.tr/siteimages/birimler/kpb/2022_turkiye_report_tr_27.11.2022_22.05.pdf, 26.11.2022.

elektrik pazarının oluşturulması ve enerji yatırımlarının desteklenmesidir. Bu doğrultuda, Güney Doğu Avrupa ülkeleri arasında enerji pazarını destekleyen bağlantıların sağlanması en önemli stratejilerdendir. Petrol ve gaz altyapıları konusunda ise bölgesel arzın devamlılığı, komşu bölgelere geçişin sağlanması, yeni boru hatlarının araştırılması ve bölgesel petrol bağlantılarının güçlendirilmesi hedeflenmiştir.⁶⁹

1.4.3. Marco Polo Programı 1 ve 2 (2007-2013)

Avrupa Parlamentosu ve Bakanlar Konseyi tarafından 22 Temmuz 2003'te kabul edilen Marco Polo 1 Programı, 2003-2007 yıllarını kapsayan ve o dönem için 115 milyon Euro bütçe ayrılan bir programdır. Birlik içinde ulaşımın çevresel etkilerini düzenlemeyi, sektörler arasında taşımacılığın geliştirilmesini ve karayolu tıkanıklıklarının giderilmesini hedeflemektedir.⁷⁰ Uluslararası karayolu taşımacılığındaki artışın deniz taşımacılığı, demiryolu ve iç su yoluna kaydırılması; böylelikle ulaşım sektörleri arasında dengenin sağlanmasına çalışılmıştır.⁷¹

Marco Polo 2 Programı, Marco Polo 1'e göre daha büyük ölçekli bir program olarak karayolu taşımacılığına alternatif çözümler bulunması, taşıma türleri arasındaki bağlantıların etkinleştirilmesi amacıyla AB Konseyi ve Parlamentosu'nda 2007-2013 mali dönemi için planlanmıştır.⁷² AB Konseyi'nin 24 Ekim 2006 tarihli ve Avrupa Parlamentosu'nun 1692/2006 sayılı tüzüğü ile başlamıştır. Marco Polo 1'in devamı niteliğindeki bu program ile yine navlun taşımacılığının çevre dostu yollarla sağlanması amaçlanmıştır. Sıkışıklıklara çözüm bulunması, ulaştırma politikasının sürdürülebilirliği, intermodal taşımacılık sistemlerinin geliştirilmesi ön plana çıkartılmıştır. 1. programdan farklı kılan ise kapsadığı alanın daha geniş olması, hassas

⁶⁹ Sinan Kuşçu, "Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye'ye Yansıması", **Gazi Üniversitesi Akademik Bakış**, Cilt 5, Sayı 9, Kış 2012, s.s. 85-86.

⁷⁰ Saatçioğlu, **Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları**, s. 97.

⁷¹ Özenmiş, **a.g.e.**, s. 14

⁷² Cansevdi, **a.g.e.**, s. 106.

ve metropoliten bölgelere daha fazla önem vermesi ve daha yüksek bütçeye sahip olmasıdır.⁷³

1.4.4. Civitas II ve Concerto Programları

Civitas II programı, 6. Çevre Programı doğrultusunda kentlerde daha temiz ve daha iyi şartlarda bir ulaşımı amaçlamıştır. Bu girişim, kentlerin sürdürülebilir ulaşımı amaçlamalarına odaklanmaktadır. Böylece sürdürülebilir ulaşım türlerinin kullanılması yaygınlaştırılacak ve teşvik edilebilecektir.⁷⁴

Concerto programı ise özetle, vatandaşların refah seviyelerini arttırmak amacıyla tam ve bütünleşmiş bir enerji politikasını hedeflemektedir. AB girişimi olan Concerto, yerel toplulukların sürdürülebilir ve etkin enerji kullanımını desteklemektedir.⁷⁵

Petrol ve doğalgaz altyapılarının geliştirilmesinde; bölgelere arzın devamının sağlanması, komşu bölgelere geçişin kolaylaştırılması ve bölgesel bağlantıların kuvvetlendirilmesi, yeni boru hattı yollarının araştırılması yer almaktadır. Çevresel sorunlarla mücadele ve dolayısıyla emisyonları düşürmek amacıyla ulaşım teknolojileri her geçen gün önem kazanmaktadır. AB, etkin ulaşım teknolojileri için stratejiler üzerinden çalışmaktadır.⁷⁶

1.4.5. TRACECA Projesi

1993 Mayıs ayında Avrupa Birliği tarafından başlatılan TRACECA programı (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru), Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorlarını tamamlayacak nitelikte oluşturulan uluslararası bir ulaşım düzenlemesidir. Tarihi

⁷³ Özenmiş, **a.g.e.**, s. 15.

⁷⁴ İKV, **Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası**, İstanbul, İKV Yayın No:14, 2005, s. 11.

⁷⁵ Kuşçu, **a.g.e.**, s. 86.

⁷⁶ Emekli, **a.g.e.**, s. 52.

İpek Yolu üzerinde Almatı'dan başlayarak, Kırgızistan-Özbekistan-Türkmenistan güzergahını izleyerek kara ve demiryollarının, Hazar Denizi yoluyla Azerbaycan üzerinden Gürcistan'ın Poti ve Batum limanlarına bağlanmasını, denizyolu bağlantısı ile de Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan limanlarına geçerek Pan-Avrupa Koridorlarıyla bağlanmasını amaçlamıştır. Böylece, Rusya ve İran merkezli güzergahlara alternatif yeni ulaştırma koridorları geliştirilebilecektir. Samsun Limanı da TRACECA'ya dahil olup, Rusya'nın Kavkaz Limanı ile Samsun Limanı arasında Karadeniz üzerinde bir tren-feri hattı oluşturularak iki ülke arasında yapılacak taşımacılar için köprü vazifesi görmesi planlanmıştır.⁷⁷

1.5. Ulaştırma Politikalarının Finansmanı ve Aday Ülkelere Yönelik Yardımlar

AB, gelişmiş ve daha az gelişmiş ülkeler arasındaki ekonomik ve sosyal eşitsizlikleri giderebilmek amacıyla yapısal politika izlemektedir. Avrupa Sosyal Fonu (ASF), Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu (ABKF), Avrupa Tarımsal Yönlendirme ve Garanti Fonu (ATYF), AB'nin gelir dağılımına yönelik yapısal fonlarıdır. Avrupa Yatırım Bankası (AYB) bütçesinin bir bölümü de yapısal politika hedefleri için kullanılmaktadır. Yapısal politika AB tarihi içerisinde yavaş bir gelişme göstermiş olsa da 1980'li yıllarda Yunanistan, İspanya, Portekiz gibi ekonomik seviyeleri AB ortalamasından düşük olan ülkelerin Birliğe katılımıyla gelişim göstermiştir.⁷⁸

1.5.1. Avrupa Yatırım Bankası

Avrupa Birliği'nin finans kurumu olan Avrupa Yatırım Bankası (European Investment Bank-EIB), Birliğin hedefleri doğrultusunda yatırımlarını finanse etmekte olup, kâr amacı gütmeyen kamu kaynaklı bir kredi kurumudur. Ortakları AB üyelerinden oluşmakta olup faaliyetlerinin yüzde 90'ını Avrupa kıtasında gerçekleştirmektedir. Avrupa Yatırım Bankası'nın temel görevleri; Trans-Avrupa ulaşım ve telekomünikasyon ağlarının geliştirilmesi, çevrenin korunması, enerji

⁷⁷ Ulaştırma Bakanlığı, **Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi: Hedef 2023**, Ankara, 2011, s. 22.

⁷⁸ Ece Öztan, Hale Akay, "Yapısal Politika", Desmond Dinan (Der.), Çev. Hale Akay, **Avrupa Birliği Ansiklopedisi**, İkinci Cilt, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2005, s. 436.

kaynaklarının sürdürülebilirliğinin sağlanması, küçük işletmelerin uluslararası arenada rekabet gücünün artırılmasıdır. Bunların yanı sıra, AB üyesi olmayan ülkelerin uygun projelerini kredi yoluyla desteklemektedir. Afrika, Karayipler ve Pasifik ülkelerinde, Akdeniz bölgesinde, Orta ve Doğu Avrupa’da Latin Amerika’da ve Asya’da destek olduğu kalkınma projeleri mevcuttur. Hisseleri yüksek reytinge sahip olan Banka, kaynaklarının büyük bir bölümünü sermaye piyasalarından kolaylıkla sağlayabilmektedir.⁷⁹

Avrupa Yatırım Bankası tarafından belirtildiğine göre AYB; kurulduğu 1958 yılından bu yana Avrupa ekonomisinin ve toplumunun birlikte gelişmesine ve büyümesine yardımcı olan ulaşım ağlarının geliştirilmesini desteklemek için uzun vadeli finansman sağlamıştır. Ulaşımı daha çevreci, daha güvenli ve herkes için erişilebilir kılmak için çalışarak hareketlilik ve ulaştırma sektörünün dönüşümünde önemli bir rol oynamaktadır. Küreselleşme ve getirileri dolayısıyla AYB; alternatif yakıtlar, piller, e-mobilite, yapay zekâ gibi en son teknolojilerin araştırma ve geliştirilmesine destek sağlamakta, Avrupalı girişimcilerin küresel alanda rekabet etmelerine yardımcı olmaktadır. İklim değişikliğinin azaltılmasına yönelik yatırımların ulaşımındaki payının son yıllarda istikrarlı olarak arttığını belirten Banka, 2020’de 8,1 milyar Avro üzerinde olduğunu belirtmektedir. 2016-2020 yılları arasında AYB tarafından 36,7 milyar Avro’su iklim eylemi için olmak üzere ulaşımı desteklemek için 56,6 milyar Avro değerinde finansman sözleşmeleri imzalamıştır. 2020 yılında AB içindeki 68 yeni ulaşım projesi için toplam 10,3 milyar Avro tutarında yeni anlaşmalar imzalamıştır.⁸⁰

1.5.2. Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu

Avrupa Birliği’nin İşleyişine İlişkin Antlaşma’nın 176. Maddesi, Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu’nun (European Regional Development Fund-ERDF) Birlik içerisindeki başlıca bölgesel dengesizliklerin giderilmesine destek olmayı

⁷⁹ Karluk, **Avrupa Birliği**, s. 124.

⁸⁰ European Investment Bank Group, Sustainable transport overview 2021, (Çevrimiçi) https://www.eib.org/attachments/publications/sustainable_transport_overview_2021_en.pdf, 21.11.2021.

amaçladığını belirtmektedir. Konsey Tüzüğü ile 1975 yılında kurulan ABKF, gelişmişlik düzeyi yüksek olan bölgeler ile geri kalmış bölgeler arasındaki farklılıkları azaltarak, Avrupa Birliği'ndeki ekonomik, sosyal ve bölgesel uyumu güçlendirmeyi amaçlamaktadır.

2021-2027 yıllarında Fon; yatırımların Avrupa ve bölgelerini inovasyon, küçük ve orta ölçek işletmelere yönelik destek ve dijitalleşme yoluyla daha rekabetçi ve akıllı hale getirmeyi amaçlamaktadır. Ayrıca bölgelerin daha çevreci ve sessiz, daha sosyal ve istihdamı ve eğitimi destekleyen, sağlık hizmetlerine eşit erişimi sağlayabilen, sürdürülebilir turizmi geliştiren yapıda olması hedeflenmektedir. Vatandaşlara daha yakın bir yaklaşımla AB genelinde yerel olarak yönetilen, kalkınması ve sürdürülebilir kentsel gelişimi desteklemektedir.⁸¹

1.5.3. Uyum Fonu

Uyum Fonu 1994 yılında Avrupa Birliği Antlaşması hükümleri uyarınca kurulmuştur. Bu fon ile kişi başına milli geliri AB ortalamasının yüzde 90'ından düşük, iktisadi açıdan az gelişmiş ülkelerin ekonomik ve parasal birlik sağlanması yolunda kriterlere uymalarına yardımcı olmak amaçlanmıştır. Uyum Fonu'nun Yunanistan, İspanya, İrlanda ve Portekiz'in Avrupa Birliği Antlaşması'na destek vermeleri amacıyla bir nevi teşvik olarak oluşturulduğu iddia edilmiştir. 2000-2006 yılları arasında Uyum Fonu'ndan yararlanan ülkeler aynı kalmış, fona ayrılan 18 milyar Avroluk kaynakta önemli oranda bir artış yapılmamıştır.⁸²

Komisyon tarafından AB genişleme sürecinin bir parçası olan adaya ülkelere 2000-2006 yılları arasında katılım öncesi yardım olarak 21 milyar Avro yardım yapılması planlanmıştır. Bahse konu yardımlar;

- Tarım: Sektörün modernizasyonu için yıllık 50 milyon Avro.

⁸¹ European Commission, European Regional Development Fund (ERDF), (Çevrimiçi) https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/european-regional-development-fund-erdf_en, 12.12.2022.

⁸² Desmond Dinan, "Uyum Fonu", Desmond Dinan (Der.), Çev. Hale Akay, **Avrupa Birliği Ansiklopedisi**, İkinci Cilt, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2005, s. 404.

- Uyum Fonu: Topluluk standartlarının oluşturulabilmesi için taşımacılık ve çevre alanlarında yıllık 1 milyar Avro.
- PHARE Programı (Poland and Hungary: Assistance for Restructuring their Economies): Yıllık 1 milyar Avro olarak belirlenmiştir.⁸³

2014-2020 döneminde hem Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu hem de Uyum Fonu için geçerli kuralları basitleştirmek amacıyla her iki fonu da kapsayan kuralların tek bir yönetmelik altında toplanması gündeme gelmiştir. ABKF ve Uyum Fonu’nun hedefleri; sürdürülebilir kalkınma ve Birliğin ‘kirleten öder ilkesi’ni dikkate alarak çevrenin korunması, sahip çıkılması ve kalitesinin iyileştirilmesi yönünde belirlenmiştir. Her iki fon da ulaştırma bağlantılarının iyileştirilmesi için demiryolu, iç su yolu, karayolu, deniz ve çok modlu taşımacılık için altyapı yatırımları yoluyla trans-Avrupa taşımacılık ağlarının geliştirilmesini teşvik edecektir. Ayrıca, ulusal, bölgesel ve yerel, sınır ötesi ve kentsel hareketlilik desteklenecektir.⁸⁴

1.6. AB Ortak Ulaştırma Politikasının Mevcut Sorunları

Hava taşımacılığı küresel gelişmelerle birlikte yolcu ve uçak hareketleri arasında muazzam bir büyüme kaydetmiştir. Daha sonra uçak sayılarında da önemli artışlar meydana gelmiştir. Özellikle Avrupa ve Kuzey Amerika’da havaalanı ve hava sahası kapasiteleri sınırlı kalmıştır. Asya ve Güney Amerika gibi büyümekte olan bölgelerde, bu kapasite sınırlarına kısmen henüz ulaşamamış olsa da gelecekteki gelişmeler için dikkate alınması gereken bir husustur.⁸⁵

Dünya genelinde havacılık sektörünün özellikle altyapı yetersizliklerinden kaynaklanan sorunlarla daha fazla karşılaşacağı tahmin edilmektedir. Yılda yüzde 5 civarında devam eden büyüme, mevcut havacılık altyapısını, yani havaalanlarını ve hava trafik sistemlerini önemli ölçüde baskı altına alabilecektir. Yatırım için fonların

⁸³ Karluk, **Avrupa Birliği**, s. 196.

⁸⁴ EUR-Lex, Regulation (EU) 2021/1058 of the European Parliament and of the Council of 24 June 2021 on the European Regional Development Fund and on the Cohesion Fund, (Çevrimiçi), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32021R1058>, 08.01.2022.

⁸⁵ Schmitt, Volker Gollnick, **a.g.e.**, p. 348.

yetersiz olması, siyasi irade eksikliği, Avrupa ve diğer bazı ülkelerdeki havalimanları yetersizliği sebebiyle ek pist ihtiyacı ve pistlerin inşası için uygun arazi bulunmaması gibi sorunlar uzun zamandır öngörülmektedir. Yerleşim yerlerine yakın birçok havayolunun çevre lobilerinin baskıları nedeniyle genişletilemeyeceği, hükümet ve havayolu şirketlerinin önce ikincil havaalanlarına daha sonra ihtiyaç duyulmayan askeri havalimanlarına yöneleceği de değerlendirmeler arasındadır.⁸⁶

Avrupa Birliği'nin 1980'lerden itibaren dikkat çeken en büyük sorunlarından biri küresel oyuncularla rekabet edemediği görülen yetersiz Avrupa altyapısı olarak öne çıkmıştır. Lobi faaliyetleri ile Avrupa politikaları üzerinde etkinliği ile bilinen Avrupa Yuvarlak Masası (The European Round Table for Industry-ERT), 1980 yılındaki ilk raporlarında altyapı ağlarındaki eksik sınır ötesi bağlantılara odaklanmışlardır. Sonraki raporlarda politikaların uyumlaştırılmasından teknolojik gelişmeye, karar verme süreçlerinin yetersizliğinden altyapı ağlarının yenilenmesine yönelik artan ihtiyaca kadar ulaşım alanının birçok yönünü ele almışlardır. Ulaştırma konusunda 1992 yılında hazırladıkları son raporda, altyapı sorununun çözümü için uluslarüstü bir merkez kurulması önerisinde bulunmuşlar ve bu tarihten sonra ulaşım alanında yeni rapor yayımlamamışlardır. Ancak bu raporlar, yeterli altyapı yokluğunu Avrupa entegrasyon projesi için kritik bir politika sorununa dönüştürmede etkili olmuştur.⁸⁷

Birliğin ulaşım sektöründe ortak politikalar oluşturma yönünde yıllardır süren çalışmalarına rağmen, günümüzde çeşitli sorunlarla karşı karşıya olduğu görülmektedir. Yolcu sayısı her geçen gün arttıkça özellikle karayolu ve havayolunda yoğunluk yaşanmakta, ulaşımın hala büyük ölçüde benzine bağımlı olması ekonomik sıkıntılara sebep olmaktadır. Ayrıca, ulaşım araçlarının daha fazla kullanılmasıyla sera gazı salınımlarının artması küresel ısınmayı tetiklemekte ve ciddi bir çevre sorunu doğurmaktadır. Bir diğer sorun ise üye ülke altyapılarının birbirinden farklılık göstermesidir. Bir bölgede ulaşım altyapısının yetersiz olması, diğer ülkelerle

⁸⁶ Doganis, **a.g.e.**, p. 25.

⁸⁷ Marco te Brömmelstroet, Tobias Nowak, **a.g.e.**, p. 39.

arasındaki etkileşime olumsuz yansımaktadır. Bu sektörde dünya genelinde pazarların hızla gelişmesi, AB için de rekabetin artması anlamına gelmektedir.⁸⁸ AB'nin yalnızca yeni düzenlemeler getirmesi, mevcut düzenlemelerdeki kısıtları ortadan kaldırması yeterli olmayacaktır. Ulaşım altyapısının geliştirilmesi, ülkeler arası bağlantıların güçlendirilmesi, malların, insanların ve hizmetlerin hareketliliğinin arttırılması için her geçen gün daha fazla önem kazanacaktır. Ulaştırma sektöründe değişen ve gelişen dünya düzenine uyum sağlanması ve rekabet edilebilmesi için AB'nin ortak politikaların yanı sıra yeni politikalar üretmesi de elzem görünmektedir.

1.7. AB Ortak Ulaştırma Politikasının Geleceğinde Hava Ulaştırmasının Önemi

Havayolu ulaştırması küresel ekonomiyi yakından etkileyen dinamik bir sektör olarak ön plana çıkmaktadır. Küresel çapta ekonomik büyüme incelendiğinde; bu alanda yapılan reformların, serbest-ticaret anlaşmalarının ve ekonomik bütünleşmelerin olumlu katkı sağladığı görülmektedir. 1990'lı yıllarla birlikte daha önce sadece kendi menfaatlerine odaklanan ülkeler, ticari birliklere katılma yoluyla gelişmeye başlamıştır. Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması (NAFTA), Latin Amerika ülkelerinde ekonomik gelişmeyi tetiklemiştir. Avrupa Birliği de üye sayısı ve kalabalık nüfusuyla entegrasyon üzerine yoğunlaşmış, engelleri kaldırarak bütünleşmiş bir pazar hedefine odaklanmıştır. Ülke ekonomileri bu yeni ortamda büyüme gösterirken hava trafiği de paralel olarak gelişmiştir.⁸⁹

Havayolu taşımacılığının öne çıkan en önemli özelliklerinden biri ekonomik faydalarıdır. İstihdam ve refah olanağı sağlarken, diğer sanayi dallarının gelişimine de katkıda bulunur. Dünya ticareti, turizm, yatırımların gelişmesi, firmaların dünya genelinde iş birlikleri yapabilmesi, yolculara kıtalararası seyahat imkanı tanınabilmesi, uluslararası pazarlara ulaşım kolaylığı doğrudan havayolu taşımacılığı ile ilgilidir. Ayrıca hızı itibariyle diğer ulaştırma alt sektörlerinden ayrılmaktadır. Avrupa'da da

⁸⁸ İKV, "Ulaştırma Politikası", (Çevrimiçi) https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=31&id=250, 27.12.2019.

⁸⁹ Emekli, **a.g.e.**, s. 65.

havayolu taşımacılığı her geçen gün gelişen bir seyir izlemektedir. Avrupa genelinde pandemi öncesi hava ulaştırması ile taşınan yolcu sayıları incelendiğinde her geçen yıl artış olduğu görülmektedir (Tablo 2). 2015 yılında tüm AB üyesi ülkelere 819 milyon 698 bin civarı yolcu taşınırken, 2019 yılında toplam yolcu sayısı 1 milyarı geçmiştir. Pandemi sonrası ivmenin yeniden yakalanacağı tahmin edilmektedir.

Tablo 2: Avrupa’da Ükelere Göre Taşınan Yolcu Sayıları, 2015-2021

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
AB- 27 ülke (2020’den itibaren)	819.698.948	871.695.782	938.854.476	996.295.411	1.035.185.440	276.758.108	373.470.300
Belçika	30.958.841	30.115.832	33.260.493	34.506.309	35.385.188	9.465.828	13.500.020
Bulgaristan	7.610.949	9.324.217	11.092.651	12.137.714	11.713.068	3.729.017	5.047.877
Çek Cumh.	12.672.004	13.672.362	16.245.554	17.838.221	18.832.696	3.821.372	4.755.160
Danimarka	30.095.505	32.763.142	33.261.214	34.701.139	34.780.127	8.658.654	10.817.817
Almanya	193.936.430	200.687.293	212.389.343	222.422.361	226.764.086	57.795.978	73.597.370
Estonya	2.160.978	2.214.989	2.635.145	2.995.528	3.258.003	857.837	1.292.941
İrlanda	29.545.020	32.595.709	34.271.771	36.345.005	37.947.510	8.268.297	9.097.359
Yunanistan	42.096.402	45.543.371	50.170.728	54.258.826	56.088.527	17.341.192	32.245.559
İspanya	174.652.503	193.872.037	209.824.089	220.611.429	228.262.372	57.797.305	91.898.241
Fransa	140.867.569	145.280.602	154.096.485	161.991.179	168.726.788	50.724.011	66.030.409
Hırvatistan	6.571.698	7.475.463	8.843.053	9.731.294	10.623.239	1.943.547	4.458.400
İtalya	127.665.221	134.477.781	144.306.325	153.352.444	160.667.939	40.405.355	59.546.376
Kıbrıs	7.590.787	8.961.817	10.238.913	10.927.101	11.261.410	2.270.577	4.649.499
Letonya	5.145.856	5.384.160	6.077.854	7.037.070	7.785.726	1.995.133	2.336.134
Litvanya	4.227.389	4.787.561	5.246.101	6.254.178	6.504.685	1.804.500	2.464.603
Lüksemburg	2.651.751	2.984.242	3.554.730	3.988.804	4.365.569	1.426.310	2.002.903
Macaristan	10.228.352	11.660.366	13.350.029	15.176.493	16.700.750	3.962.687	4.665.369
Malta	4.619.557	5.080.446	6.007.731	6.805.817	7.318.357	1.752.445	2.547.912
Hollanda	64.570.938	70.317.995	76.240.304	79.644.163	81.192.507	23.594.783	29.082.583
Avusturya	26.754.007	27.181.511	28.327.279	31.138.417	35.644.188	9.168.431	11.105.564
Polonya	28.907.439	32.266.861	37.684.668	43.767.548	46.942.771	13.825.460	18.894.053
Portekiz	36.005.814	40.930.044	47.673.057	51.018.598	55.007.894	16.548.993	22.347.692
Romanya	12.580.711	15.153.719	17.934.774	19.809.642	21.565.865	6.633.447	10.384.613
Slovenya	1.436.003	1.404.152	1.682.133	1.810.567	1.719.039	287.787	419.346
Slovakya	1.943.656	2.158.261	2.402.651	2.794.094	2.839.787	500.604	642.078
Finlandiya	17.479.246	18.099.954	20.054.947	22.173.530	23.287.929	5.428.622	4.554.497
İsveç	34.011.263	35.952.558	38.456.213	38.945.096	37.614.763	9.317.677	10.798.009
İzlanda	4.847.288	6.801.814	8.318.734	10.166.386	7.584.197	1.527.633	2.437.139
Norveç	37.503.052	37.727.546	38.739.778	40.030.105	40.348.437	13.216.883	14.136.316
İsviçre	48.026.375	50.505.492	53.564.943	56.139.549	57.194.328	16.006.811	19.109.708
Birleşik Krallık	232.270.437	248.868.873	264.629.454	272.190.155	277.432.380	:	:
Karadağ	:	1.845.464	2.173.494	2.440.486	2.652.801	521.959	1.309.266
Kuzey Makedonya	1.452.373	1.649.374	1.861.282	2.152.746	2.353.327	709.241	1.266.230
Sırbistan	:	4.414.858	4.828.171	5.521.250	6.450.643	1.938.468	3.431.750

Kaynak: Eurostat, (Çevrimiçi)

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TTR00012/default/table?lang=en&category=avia.avia_pa.avia_pao, 20.10.2022.

AB geniş nüfusu ve kişi başına düşen GSYİH'sinin yüksekliği gibi unsurlarla özel bir konuma sahip olup, sürdürülebilir ulaştırma politikalarında öncü rol üstlenebilecek güçlü bir küresel aktör olarak görülmektedir. Yüksek yoğunluklu, etkin şehir merkezlerine sahip olması, geleneksel toplu taşıma ve diğer yeşil taşıma modlarını kullanıyor olması AB'nin sahip olduğu avantajlardır. Bu avantajlar, AB'nin gerçek anlamda sürdürülebilir ulaşım sistemini geliştirmesi ve dünyada liderliği üstlenebilmesi için bir fırsattır.⁹⁰

28 Mart 2011 tarihinde Avrupa Komisyonu, hareketliliği arttıracak, önemli alanlardaki engelleri ortadan kaldıracak ve büyümeyi ve istihdamı hızlandıracak rekabetçi bir ulaşım sistemi için "Transport 2050" adı altında kapsamlı bir strateji kabul etmiştir. Getirilen önerilerle birlikte Avrupa'nın ithal petrole olan bağımlılığının düşürüleceği ve 2050 yılına kadar ulaşımdaki karbon emisyonlarının %60 oranında azaltılacağı belirtilmiştir. Avrupa'nın mevcut ulaştırma sisteminde bir dönüşüm ihtiyacı olduğunu belirten strateji ile 2050 yılına kadar koyulan hedefler şöyledir;

- Şehirlerde geleneksel yakıtla çalışan arabaların olmaması,
- Havacılık sektöründe sürdürülebilir düşük karbonlu yakıtların %40 oranında kullanımı ve nakliye emisyonlarının en az %40 düşürülmesi,
- Orta mesafeli şehirlerarası yolcu ve yük yolculuklarında karayolu taşımacılığının %50'lik oranla demiryolu ve denizyolu taşımacılığına kaydırılması,
- Böylelikle ulaşım emisyonlarında %60'lık bir azalmaya katkıda bulunulması.

Ulaşımdan sorumlu Başkan Yardımcısı Siim Kallas, Transport 2050 stratejisinin hareketliliğin arttığı, aynı zamanda emisyonların azaltıldığı rekabetçi bir ulaşım sektörü için yol haritası olacağını belirtmiştir. Rekabetçi ulaşım sistemlerinin Avrupa'nın dünya ile rekabet edebilmesi, ekonomik büyüme, istihdam yaratma ve insanların günlük yaşam kalitesi için hayati önem taşıdığını, hareketliliği engellemek

⁹⁰ David Banister ve diğerleri, **European Transport Policy and Sustainable Mobility**, Spon Press, London, 2000, p. 2.

yerine bu gibi stratejilerle denge sağlamanın, petrole olan bağımlılığın kırılmasının yerinde olacağını eklemiştir.⁹¹

14 Aralık 2021 tarihinde Komisyon “European Green Deal” hedefleri doğrultusunda, daha temiz, daha yeşil ve daha akıllı mobiliteye geçişi desteklemek için AB’nin ulaşım sistemini modernize edecek dört öneriyi kabul etmiştir.

- (1) Akıllı sürdürülebilir bir TEN-T: AB genelinde demiryolu, iç su yolları, kısa deniz nakliye rotaları ve karayolları ağı ile TEN-T; 424 büyük şehri limanlar, havaalanları ve demiryolları ile birbirine bağlamaktadır. TEN-T’nin tamamlanması ile birlikte bu şehirler arasındaki seyahat süreleri de kısalmaktadır.
- (2) Uzun mesafe ve sınır ötesi demiryolu trafiğinin artırılması: Demiryolu en güvenli ve temiz ulaşım modlarından biri olmaya devam etmekte olup, AB hareketliliğinin daha sürdürülebilir hale getirilebilmesi için politikaların merkezinde yer almaktadır. AB’nin 2030 yılına kadar yüksek hızlı demiryolu trafiğini iki katına çıkartma ve 2050 yılına kadar üç katına çıkartma hedefi için bir eylem planı oluşturulmuştur. Eylem planı; tren biletlerinde KDV muafiyeti için araştırma yapılması, çok modlu bir yasa teklifi, üye devletlerin teknik ve operasyonel kurallarında esneklik sağlaması gibi hususları içermektedir.
- (3) Sürücüler için akıllı ulaşım hizmetleri: TEN-T ağı boyunca sürücüler için güvenli hizmetlerin sunulması, hız sınırları, yol çalışmaları gibi belirli önemli seyahat ve trafik verilerinin dijital formatta sunulması gibi hedefler koyulmuştur.
- (4) Daha temiz, yeşil ve daha kolay kentsel hareketlilik. Kentsel Hareketlilik Çerçevesi ile Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları da dahil olmak üzere şehirlerin emisyonları nasıl azaltılabileceği ve hareketliliği nasıl

⁹¹ European Commission, Transport 2050: Commission outlines ambitious plan to increase mobility and reduce emissions, Brussels, 28 March 2011, (Çevrimiçi) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_11_372, 24.01.2022.

iyileştirebileceği konusunda Avrupa kılavuzu ortaya koyulmaktadır. Ana odak noktası ise toplu taşıma, yürüyüş ve bisiklete binme üzerine kurulmuştur.⁹²

AB ulaştırma politikası; karayolu, demiryolu, hava ve su taşımacılıklarının bir arada kullanıldığı Birlik genelinde kişilerin malların sorunsuz ve güvenli taşınabildiği bir alan oluşturmayı amaçlamaktadır. İklim değişikliği, emisyonların düşürülmesi, yolcu haklarının gözetilmesi, ulaşımında bürokrasinin azaltılması da Birliğin üzerinde çalıştığı konulardır. Bugün hala, temelinde AB'nin İşleyişine İlişkin Anlaşma ile yürütülen ulaştırma politikaları AB'nin en önemli ortak politikalarından biri olmaya devam etmektedir. 2011 tarihli Beyaz Kitap'ta yer alan hedefleri gerçekleştirmek üzere yürütülen ulaştırma politikaları arasında hava ulaştırma politikalarının kuşkusuz önemli bir yeri vardır. Daha hızlı, güvenli, konforlu seyahat imkânı sağlaması açısından yolcular tarafından yoğunlukla tercih edilen, kıtaları birbirine bağlayan bu ulaştırma türü, gelecekte de önemini koruyacaktır.

⁹² European Commission, “New transport proposals target greater efficiency and more sustainable travel”, 14 Aralık 2021, (Çevrimiçi) https://transport.ec.europa.eu/news/efficient-and-green-mobility-2021-12-14_en, 24.01.2022.

İKİNCİ BÖLÜM

AB HAVA ULAŞTIRMA POLİTİKALARI VE “AVRUPA İÇİN YENİ HAVACILIK STRATEJİSİ”

2.1. Uluslararası Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve AB Hava Ulaştırma Politikaları ile Etkileşimi

Ulaştırma politikasının önemli alt sektörlerinden biri olan havayolu taşımacılığı küresel ekonomiyi yakından etkileyen dinamik bir sektördür. Dolayısıyla, uluslararası sivil havacılığın doğuşu ve gelişimine AB hava ulaştırma politikası ile etkileşimi kapsamında yer verilmiştir.

2.1.1. Sivil Havacılığın Doğuşu

Wright Kardeşlerin 1903 yılında bir hava taşıtı ile ilk uçuşu gerçekleştirme devriminden sonra hava taşımacılığı tarifeli yolcu hizmetlerinin başlaması anlamında yavaş bir gelişme göstermiştir. 1 Ocak 1914'te bir yolcunun uçuş için ödeme yaptığı ilk tarifeli uçuş Florida'nın St. Petersburg ve Tampa şehirleri arasında gerçekleştirilmiştir. İlk uçuştan hemen sonra başlayan I. Dünya Savaşı, daha iyi uçakların piyasaya sürülmesine vesile olmuş, ticari havacılığın gelişimine katkı sağlamıştır. Diğer yandan savaş dolayısıyla binlerce pilot işsiz kalmış, birçok uçak havalanamamıştır. Savaş sonrası sivil uçaklar hızla gelişim gösterirken, dünya çapında havayolları 28 yolcu kapasiteli, saatte 310 kilometre hıza ve kesintisiz 2.400 kilometreden fazla menzile sahip ABD yapımı Douglas DC-3'e ilgi göstermiştir. 1936 yılında DC-3, New York ile Şikago arasında hızla değişen teknolojinin ticari önemini vurgulayan ilk ticari uçuşu gerçekleştirmiştir.⁹³

⁹³ Jean-Paul Rodrigue, **The Geography of Transport Systems**, Fifth Edition, New York, Routledge, 2020, (Çevrimiçi) <https://transportgeography.org/contents/chapter5/air-transport/>, 01.09.2022.

2.1.2. Paris Sözleşmesi

Uluslararası hava hukukunun oluşturulması amacıyla 1919 yılında Paris'te bir araya gelen devletler, Uluslararası Hava Seyrüsefer Komisyonu'nu kurmuştur. Sözleşme taslağı için aşağıdaki hususları içeren ilkeler listesi hazırlamışlardır;

- Her devletin kendi toprak ve karasuları üzerindeki hava sahası üzerinde tam ve mutlak egemenliğinin tanınması. Yabancı uçakların kabul edilmemesi hakkı ve kendi hava sahasında kendi yargı yetkisini dayatabilmesi.
- Devletin güvenliği ve akit devletlerin uçakları kabulüne ilişkin makul düzenlemelerin uygulanması ve devletin iç mevzuatı ile uyumlu olduğu sürece, egemenlik ilkesine bağlı olarak hava seyrüsefer özgürlüğünün tanınması.
- Taraf devletlerin uçaklarına kabul ve muamelelerde ayrımcılık yapılmaması ve bu yönde yönetim anlayışının benimsenmesi.
- Her hava aracının yalnızca taraf devletin uyuşuna sahip olması ve taraf devletin siciline kaydedilmesi.⁹⁴

Paris Sözleşmesi, uluslararası hukukun hava seyrüseferi ile ilgili ilk uluslararası belge olma özelliğini taşımaktadır. 1919 yılına kadar bu konuda herhangi bir yasaya sahip olmayan taraf devletlerin, iç hukuk ilkelerini formüle etmesine de yardımcı olmuştur. Sözleşme halihazırda yürürlükte olmasa da hava hukukunun temeline sağladığı katkılarla önemini korumaktadır.⁹⁵

2.1.3. Madrid Konvansiyonu

1919 yılında İspanya ile birlikte I. Dünya Savaşı'nda tarafsız kalan tüm devletler Paris Sözleşmesi'ne taraf olmaya davet edilmiştir. Ancak İspanya, Sözleşme'nin 34. Maddesi'nin taraflar arasında eşitliğe aykırı olduğu gerekçesiyle taraf olmayı reddetmiş, 1926 yılında Milletler Cemiyeti'nden de çekilmiştir. Havacılık faaliyetlerinin gelişmesiyle birlikte harekete geçen İspanya, tüm Latin Amerika,

⁹⁴ John G. Wensveen, **Air Transportation A Management Perspective**, Sixth Edition, Ashgate, 2007, p. 461.

⁹⁵ Michael Milde, **International Air Law and ICAO**, Eleven International Publishing, 2016, p. 10.

Karayip devletleri ve Portekiz'i 25-30 Ekim 1926 tarihlerinde İbero-Amerikan Konferansı'na Madrid'e davet etmiştir. Konferans sonucunda Madrid Sözleşmesi oluşturulmuş ve Paris Sözleşmesi'nden farklı olarak üyelerine eşit oy hakkı tanınmıştır. Ayrıca taraf bir devletin, diğer taraf devletin vatandaşlığına sahip olmayan bir aracının kendi toprakları üzerinde uçmasına izin verme hakkı tanınmıştır. Sözleşme, İspanyol ve Portekiz kökenli 21 Avrupa ve Amerika devleti tarafından imzalanmıştır. Ancak sınırlı sayıda onay alıp, 1933 yılında Arjantin ve İspanya'nın da vazgeçmesiyle hiçbir zaman yürürlüğe girmemiştir. Bu girişim, İspanya'nın Latin Amerika'da liderlik rolü üstlenme çabası ve siyasi tutumu olarak değerlendirilmiştir. Başarısızlığının sebepleri arasında, dönemin uçaklarının İspanya ile Latin Amerika'yı bağlayabilecek kadar gelişmemiş olması ve İspanya siyasi ortamının huzursuzluğu gösterilmiştir.⁹⁶

2.1.4. Havana Konvansiyonu

1923 tarihli Beşinci Pan-Amerikan Konferansı'nda, Amerika'daki tüm devletlerin kabul etmesi tavsiye edilen bir yönetmelikler kanunu taslağı hazırlanması için komisyon atanmıştır. Taslakta; ticari havacılık, uçuş güzergahlarının belirlenmesi, havacılık için özel gümrük prosedürlerinin oluşturulması, iniş uygulamalarının belirlenmesi ve iniş tesislerinin kurulmasına dair tavsiyelere yer verilmiştir. Taslak, 1928 yılında Havana'da toplanan Altıncı Pan-Amerikan Konferansı'na sunulmuştur. Havana Sözleşmesi, Paris Sözleşmesi tarafından oluşturulan temel ilkelerin çoğunu içermekte olup, birtakım değişikliklerle kabul edilmiştir. Pan Amerikan Birliği'nin 20 eyalet temsilcisi tarafından imzalanmıştır.⁹⁷

2.1.5. Varşova Konvansiyonu

I. Dünya Savaşı'ndan kısa bir süre sonra, havacılığın ticari taşımacılıkla daha bağlantılı hale gelmesiyle birlikte sorumluluk kurallarını uyumlu hale getirmek ve

⁹⁶ The Postal History of ICAO, "1926: The Ibero-American Convention", (Çevrimiçi) [https://applications.icao.int/postalhistory/1926 the Ibero american convention.htm](https://applications.icao.int/postalhistory/1926%20the%20Ibero%20american%20convention.htm), 07.07.2022.

⁹⁷ Wensveen, **a.g.e.**, p.p. 462-463.

küreselleştirmek için ilk olarak 23 ülke (2011'de ise 130'dan fazla ülke) tarafından 1929'da “Varşova Sözleşmesi” imzalanmıştır. Nakliye belgelerine ortak, standart bir yapı getirmek ve hava taşımacılığı hizmeti verenler için sorumluluk çerçevesi oluşturulması temel konular olarak öne çıkmıştır.⁹⁸

Varşova Konvansiyonu yolcuların ölümü ve yaralanması, bagaj veya eşyaların kaybolması veya zarar görmesi gibi sebeplerden havayolu taşıyıcısının sorumlu olacağını öngörmüş, hava taşımacılığında kullanılan yolcu biletleri, kargo konşimentoları gibi bazı belgelere standartlar getirilmiştir. Uluslararası ticari hava taşımacılığında en önemli belgelerden biri haline gelen Varşova Konvansiyonu, 1955 yılında havayolu sorumluluklarının sınırının tartışıldığı Lahey'deki konferansta yenilenmiş ve havayollarının parasal sorumluluğu 2 katına çıkartılmıştır. 1971 yılında Guatemala City'de düzenlenen diplomatik konferans ile Varşova Sözleşmesi ve Lahey Protokolü hükümlerinin kapsamlı bir revizyonu kabul edilmiştir. Guatemala City Protokolü, hava taşıyıcısı adına mutlak sorumluluk öngörmüştür.⁹⁹

2.1.6. Roma Konvansiyonu

Bir hava aracının faaliyet gösterirken, hava aracının hiçbir bağlantısı olmayan yerdeki kişilere zarar verebileceği ihtimali göz önünde bulundurularak, bu gibi hasarları telafi edebilmek amacıyla hava aracı işleticisinin yeterli fona sahip olması gerektiği görüşülmüştür. 1933 yılında İtalya'da ‘Yabancı Hava Taşıtlarının Yerde Üçüncü Kişilere Verdiği Zararlara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine İlişkin Sözleşme’ ve ‘Hava Taşıtlarının İhtiyati Tutuklanmasına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine İlişkin Sözleşme’ kabul edilmiştir. 1938 yılında toplanan Dördüncü Uluslararası Özel Hava Hukuku Konferansı sırasında 1933 Sözleşmesi'nin belirli sigorta yönleri düzenlenmiştir. 1933 Sözleşmesi geniş bir kabul görmemiş olup, 1952 Roma Sözleşmesi yerini almıştır.¹⁰⁰

⁹⁸ Schmitt, Volker Gollnick, **a.g.e.**, p. 74.

⁹⁹ Wensveen, **a.g.e.**, p. 464.

¹⁰⁰ The Postal History of ICAO, “The Rome Convention and its modernization”, (Çevrimiçi) https://applications.icao.int/postalhistory/the_rome_convention_and_its_modernization.htm, 22.06.2022.

2.1.7. Şikago Konvansiyonu

İkinci Dünya Savaşı sonrasında havacılık faaliyetleri hızla gelişmeye devam etmiş, ülkeler arası taşımacılığın artması, ülkelerin uyum ve iş birliği içinde hareket etmesini gerektirmiştir. Dolayısıyla, bu faaliyetlerin uluslararası düzeyde örgütlenerek yürütülmesi elzem görülmüştür. Bu noktadan başlayan çalışmalar, 1944 yılında ABD'nin Şikago şehrinde hazırlanan “Şikago Konvansiyonu” ile gelişme göstermiştir. Tüm ülkelerin onayına sunulan ve daha düzenli ve emniyetli hava taşımacılığının teminine yönelik hazırlanan Konvansiyon, uygulamada beraberliğin sağlanması için büyük bir adım olmuştur. Ticari hava taşımacılığına ilişkin hükümler ve ticari faaliyetler ise ülkeler arasındaki karşılıklı anlaşmalara bırakılmıştır. Ayrıca Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) kurulmuştur. Türkiye de Şikago Konvansiyonu çalışmalarına katılım sağlamış olup ICAO'ya 1945 yılında 4749 sayılı kanun ile üye olmuştur.¹⁰¹

Şikago Konvansiyonu, Paris Sözleşmesi ve Havana Konvansiyonu'nun yerini almıştır. Madde 80'e göre, 13 Ekim 1919'da Paris'te imzalanan sözleşmeye veya 20 Şubat 1928'de Havana'da imzalanan sözleşmeye taraf devletler, Şikago Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesiyle birlikte, diğerlerinin yerine geçeceğini kabul eder.¹⁰²

Şikago Konvansiyonu Madde 1, devletlerin hava sahası egemenliğini belirleyen ifadeyle başlamaktadır. Buna göre, sözleşmeye taraf devletler her devletin kendi toprakları üzerinde tam ve münhasır egemenliğe sahip olduğunu kabul ederler.¹⁰³

Geleneksel olarak bir havayolunun bir ülkeye giriş veya çıkış yapabilmesi, iniş yapmadan başka bir ülkenin üzerinden uçabilmesi için bahse konu tüm ülke hükümetlerinden onay alması gerekmektedir. İkinci Dünya Savaşı öncesi ticari

¹⁰¹ TÜSİAD, **a.g.e.**, s.s. 175-176.

¹⁰² Chicago Convention, 7 December 1944, (Çevrimiçi)

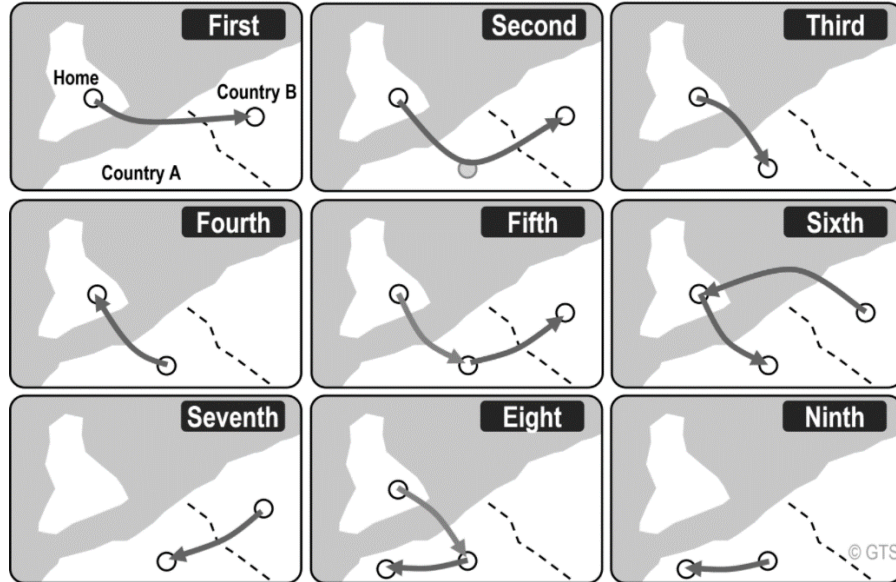
https://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf, 08.08.2022.

¹⁰³ **A.e.**

uçakların menzilleri sınırlı ve hava ulaşım ağları da az olduğu için bu konularda çok fazla sorun yaşanmamıştır. 1944 Şikago Sözleşmesi'nde hava sahası egemenliğinin tanınmasıyla birlikte, uluslararası hava sahalarının kullanımı için gelecekteki tüm ikili ve çok taraflı hava ulaştırma anlaşmalarının çerçevesini oluşturacak haklar oluşturulmuştur. Beş özgürlük hakkı tasarlanmış olsa da taraflar arasında yapılan anlaşmalar ancak ilk iki özgürlüğü kapsayabilmiştir. Oysa diğer trafik hakları da her geçen gün önemli hale gelmeye başlamıştır.¹⁰⁴

Şikago Konvansiyonu'na katılan devletlerin farklı ekonomik yapıda olmaları sebebiyle hava trafik hakları, uçuş hatları ve frekansları, fiyatlandırma gibi somut detaylar belirlenememiştir. Konferans sırasında yalnızca güvenlik standartları gibi havacılık düzenlemeleri tanımlanabilmiştir. Bu nedenle uluslararası hava trafiğini özellikle uçuş hatları ve ücretlendirme konusunda standardize edebilmek amacıyla Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) adında bir başka kuruluş kurulmuştur.¹⁰⁵

Şekil 1: Şikago Konvansiyonu İle Belirlenen Trafik Hakları



Kaynak: Rodrigue, a.g.e.

¹⁰⁴ Rodrigue, a.g.e.

¹⁰⁵ Roland Müller, "Authorities and Regulations in Aviation", **Aviation Systems Management of the Integrated Aviation Value Chain**, Editors Andreas Wittmer, Thomas Bieger, Roland Müller, Second Edition, Springer, 2021, p. 313.

Birinci trafik hakkı, kendi ülkesinden yabancı bir ülkeye (B) uçuş düzenlerken iniş yapmaksızın diğer bir ülkenin (A) hava sahasını kullanma özgürlüğüdür. Transit geçiş hakkı olarak da bilinmektedir. Soğuk Savaş'ın bitmesiyle, birinci trafik hakkı dünya genelinde kullanılmaya başlanmıştır. Ancak Rusya gibi bazı ülkeler transit geçiş hakkını birkaç havayolu taşıyıcısı ile sınırlandırmıştır.

İkinci trafik hakkı, yalnızca teknik veya yakıt ikmali gibi sebeplerle başka bir ülkeye iniş yapma özgürlüğü anlamına gelmektedir. Ticari amaçlar dışında acil durumlarda iniş yapma hakkı tanınmaktadır. Transatlantik uçuşların başladığı ilk zamanlarda yakıt ikmali için bu trafik hakkı oldukça önem teşkil etmiştir.

Üçüncü trafik hakkı, ticari amaçla bir havayolu taşıyıcısının kendi ülkesinden hareketle başka bir ülkeye yük ve yolcu taşıyabilme özgürlüğüdür.

Dördüncü trafik hakkı, yine ticari amaçla bir havayolu taşıyıcısının başka bir ülkeden hareketle kendi ülkesine yük ve yolcu taşıyabilme özgürlüğüdür. Üçüncü ve dördüncü trafik hakları taşıyıcıların yolcu, posta, kargo taşıma haklarının temelini oluşturmaktadır. Ülkeler arasında anlaşarak kendi havayolu taşıyıcıları için ticari hizmete açılacağı anlamına gelir.

Beşinci trafik hakkı, havayolu taşıyıcısının kendi ülkesinden başlayarak iki yabancı ülke arasında yolcu, posta veya kargo taşıması yapabilme hakkıdır. Taşıyıcı üçüncü ülkeden ara ülkeye taşıma ve ara ülkeden üçüncü ülkeye taşıma hakkına sahiptir.

Altıncı trafik hakkı, havayolu taşıyıcısının üçüncü ve dördüncü trafik haklarını birleştirerek kendi ülkesi üzerinden iki yabancı ülke arasında ticari amaçlarla taşıma yapma hakkıdır.

Yedinci trafik hakkı, havayolu taşıyıcısının kendi ülkesi dışında iki yabancı ülke arasında taşıma yapma hakkıdır.

Sekizinci trafik hakkı, “kabotaj” olarak bilinmektedir. Havayolunun kendi ülkesinden başlayıp kendi ülkesine dönmesi kaydıyla, başka bir ülkenin iki iç hat noktası arasında taşıma yapma hakkıdır.

Dokuzuncu trafik hakkı, “tam kabotaj hakkı” veya “açık semalar” ayrıcalıkları olarak da ifade edilmektedir. Havayolu taşıyıcısı yabancı bir ülkenin iki iç hat noktasında taşıma yapabilir.¹⁰⁶

Şikago Konvansiyonu, ülkeler arasındaki trafik hakları konusunda iki çeşit çok taraflı anlaşma ortaya çıkartmıştır. Birinci ve ikinci trafik haklarının tanındığı “Transit Agreement” ve ilk beş trafik hakkının karşılıklı görüşüldüğü “Transport Agreement”. 126 devlet tarafından “Transit Agreement” onaylanmıştır. Ancak, Rusya Federasyonu, Kanada, Çin, Brezilya ve Endonezya dahil olmak üzere birçok büyük devlet bu anlaşmayı onaylamadığı için transit haklar devletler arasında müzakere edilmeye devam edilmiştir. İlk beş trafik hakkı ise “Transport Agreement” kapsamına dahil edilmiştir. Ancak yalnızca 11 ülke (Bolivya, Burundi, Kosta Rika, El Salvador, Etiyopya, Yunanistan, Honduras, Liberya, Hollanda, Paraguay, Türkiye) bu anlaşmaya taraf olmuştur. Dolayısıyla, trafik hakları ülkeler arasında görüşülmeye devam etmiştir.¹⁰⁷

Devletler kendi ülkeleri ve havayolu taşıyıcılarını koruma yoluna giderken, yabancı havayolu taşıyıcıları için kısıtlama yoluna gitmiştir. Dolayısıyla, yabancı hava araçlarının uçuş faaliyetlerinde kısıtlanması, ikili veya çok taraflı anlaşmalarla veya özel düzenlemelerle haklar tanınması hava ulaştırma sektörünün tam anlamda serbestleşemediğini göstermiştir.¹⁰⁸

2.2. Sivil Havacılık Alanında Uluslararası Düzenleyici Kuruluşlar

Havacılık, uluslararası kuruluşlar ve yönetmelikler tarafından yönetilmekte olup, en önemli kuruluş Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'dür (ICAO). ICAO, 190'dan fazla ülkenin imzaladığı çok taraflı bir anlaşma olan Şikago Konvansiyonu'na dayandığı ve havacılık alanında yasama yetkisine sahip olduğu için uluslararası bir yapıya sahiptir. Milli sivil havacılık yetkilileri ICAO düzenlemelerine uymak

¹⁰⁶ Rodrigue, **a.g.e.**

¹⁰⁷ Dempsey, **a.g.e.** p. 11.

¹⁰⁸ Milde, **a.g.e.**, p. 35.

zorundadır. Avrupa'da, havacılık yönergelerini ilk olarak Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA) oluşturmuştur. Halihazırda Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA), havacılık alanında yasama yetkisiyle JAA'nın yerini almıştır. Sanılanın aksine havacılıkta özgürlükler sınırlı olup, sektör çok sayıda düzenlemeye uymak zorundadır. İhlaller halinde ciddi cezalar bulunmaktadır. Havayolları tarafından taşınan yolcular için de özel haklar getirilmiştir.¹⁰⁹

2.2.1. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO)

1944 tarihli Şikago Konvansiyonu, ICAO'nun (International Civil Aviation Organisation) oluşturulmasına zemin hazırlamıştır. 1947 yılında aktif olmaya başlayan ICAO, uluslararası alanda sivil havacılığın emniyetli ve düzenli olarak gelişmesini hedeflemiştir. Dünya genelinde çoğu devlet sözleşmeyi imzalamış ve ortak bir hava taşımacılığı sistemi tahsis edebilmek için ortak düzenlemeler oluşturmayı taahhüt etmiştir. ICAO bugün havacılık sektöründe en önemli küresel düzenleyici kurum olarak kabul edilmektedir.

Kanada, Montreal'de bulunan genel merkezine ek olarak, ICAO'nun dünya çapında yedi bölgesel merkezi bulunmaktadır. ICAO'ya, "Birleşmiş Milletler Sivil Havacılık" benzetmesi yapılmakta olup aslında resmi statüsü, BM'nin uzmanlaşmış bir ajansıdır.

Kimi görüşlere göre, ICAO'nun görev ve sorumlulukları genel ve spesifik olmayan terimlerle ifade edilmiştir. Uluslararası teknik standartların belirlenmesi, havaalanları ve hava trafik kontrolü (ATC) için tavsiye edilen uygulamaların geliştirilmesi, onaylanması ve güncellenmesi, uluslararası hava taşımacılığına ilişkin geniş düzenleyici kılavuzların hazırlanması, ekonomik ve çevresel politika beyanlarının hazırlanması ve yayınlanması öne çıkanlardır.¹¹⁰

¹⁰⁹ Müller, "Authorities and Regulations in Aviation", p. 305.

¹¹⁰ Peter Belobaba, Amedeo Odoni, Cynthia Barnhar, **The Global Airline Industry**, John Wiley & Sons, Publication, Second Edition, 2016, p. 41.

2.2.2. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA)

IATA (International Air Transport Association), Küba Havana’da Nisan 1945 yılında kurulmuş olup, merkezi Kanada Montreal’dedir. Havayolu şirketlerinin üye olabildiği uluslararası ticari bir kuruluştur. 2022 yılı itibariyle 301 üye sayısına sahiptir.

ICAO’nun odak noktası dünya genelinde güvenli ve düzenli bir hava taşımacılığı için standartlar belirlemek iken, IATA daha çok ücretler, seviyeler, tarife koordinasyonu, seyahat acenteleri komisyon seviyeleri gibi konularla ilgilenmektedir. Üye devletler bu konuları IATA çatısı altında toplu olarak görüşebilir, gerekli görmeleri halinde kendi hükümetleri nezdinde onaya sunabilirler. Hükümetlerin ikili hava taşımacılığı anlaşmaları yapmasıyla ve havayollarını sefer düzenlemek üzere tayin ettikten sonra IATA da sisteme dahil olmuş olur. Bu aşamadan sonra IATA’nın faaliyetleri hava taşımacılığı operasyonlarının hemen hemen her aşamasına yayılmıştır. IATA, tüm üye devletlerin eşit oya sahip olduğu yıllık genel kurul ile temel yetkilere sahiptir. Yıl boyunca havayolu üst düzey yöneticilerinden oluşan bir komite ile politikalar üretmekte ve ücretler ve ücretlere dair anlaşmaların koordinasyonunu sağlamaktadır.¹¹¹

2.2.3. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC)

İkinci Dünya Savaşı’yla birlikte sivil havacılık sektörü hızla gelişmiş, bölgesel kuruluşlar ön plana çıkmaya başlamıştır. Bu kuruluşların en önemlilerinden biri olan Avrupa Sivil Havacılık Konferansı’nın (European Civil Aviation Conference-ECAC) amacı Avrupa içinde güvenli, emniyetli ve sürdürülebilir bir hava ulaştırma sisteminin kurulması olmuştur.

Şikago Konvansiyonu sonrasında 1955 yılında kurulan ECAC, ICAO’nun personel desteğiyle fakat ayrı bir bütçe ile bağımsız olarak faaliyetlerini yürütmektedir. En üst çalışma organı Ulaştırma Bakanları Toplantısı’dır. Türkiye de

¹¹¹ Wensveen, **a.g.e.**, p. 107.

ECAC üyesidir. Avrupa hava taşımacılığının liberalleştirilmesi, artan trafiğe karşı Avrupa hava sahasında düzenlemeler yapılması, Atlantik aşırı uçuşlara, tarifesiz seferlere (charter), çevre korunmasına dair düzenlemeler yapılması, ortak bir Avrupa pilot lisansı düzenlenmesi, hava taşımacılığında uçuş kuralları ve emniyetin geliştirilmesi, kazaları önleyici tedbirler alınması, kanun dışı eylemlerin önlenmesi, bilgisayar rezervasyon sistemine (CRS) ilişkin düzenlemeler yapılması genel çalışma konularını oluşturmaktadır. Eurocontrol ve Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA) ECAC'ın ilgili iki kuruluşudur.¹¹² 2009 yılı itibarıyla JAA faaliyetlerini durdurarak yetkilerini EASA'ya devretmiştir.

2.2.4. Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA)

15 Temmuz 2002 tarih ve 1592/2002 sayılı AB Konseyi ve Avrupa Parlamentosu Tüzüğü kapsamında; Avrupa'da yüksek düzeyde, tek bir sivil havacılık güvenliği oluşturmak ve sürdürmek amacıyla EASA (European Aviation Safety Agency) kurulmuştur. Tüzüğün diğer hedefleri ise şöyle sıralanmıştır;¹¹³

- Çevresel korumanın en iyi şekilde sağlanması,
- Malların, kişilerin ve hizmetlerin serbest dolaşımının kolaylaştırılması,
- Düzenleyici ve belgelendirme süreçlerinin düşük maliyetli gerçekleştirilebilmesi; ulusal ve AB düzeyinde tekrarların önlenmesi,
- Üye devletlerin Şikago Konvansiyonu'nda yer alan sorumluluklarını yerine getirmesinde yardımcı olunması,
- Üçüncü ülkeler ve uluslararası kuruluşlarla iş birlikleri geliştirerek, Sivil havacılık güvenliği standartları ve kurallarına dair Topluluk görüşlerini dünya genelinde teşvik etmek.

¹¹² TÜSİAD, **Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü**, s. 176.

¹¹³ Regulation (EC) No 1592/2002 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2002 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, OJ L 240, 07/09/2002, p.3., (Çevrimiçi) <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ%3AL%3A2002%3A240%3A0001%3A0021%3AEN%3APDF>, 07.07.2020.

EASA için özetle Avrupa'nın belgelendirme otoritesi tanımı yapılabilir. Avrupa'da sivil havacılık güvenliği ve ayrıca çevre ile ilgili tüm alanlarda ortak standartların geliştirilmesini teşvik etmektedir. 2022 yılı itibarıyla 31 üye devlet bulunmaktadır.

1970 yılında kurulan Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA), 2009 yılında kapatılmış ve yetkileri EASA'ya devredilmiştir. EASA'ya tam üye olmanın koşulu Avrupa Birliği üyesi olmaktır. Dolayısıyla, Türkiye EASA üyesi olmayıp, EASA'nın Pan-Avrupa ortaklarından biridir. EASA, AB havacılık güvenliğinin uygulanması konusunda EASA dışı Avrupa ülkeleri ve kapsamlı havacılık anlaşmaları yapılan veya süreci devam eden ülkeler ile bu topluluk aracılığıyla iş birliği yapmaktadır.¹¹⁴ Yalnızca Norveç ve İzlanda Avrupa Ekonomik Alanı (EEA) Ortak Komitesi'nin kararları ile EASA'ya AB üyesi olmadan katılmıştır. Yine de oy hakları bulunmamakta olup, yalnızca gözlemci statü ile üyelerdir.

Türkiye, AB ile havacılık anlaşması üzerinde müzakerelere devam ederken, Temmuz 2009'da AB'nin sivil havacılık alanındaki kurallarını uygulamak zorunda olmadan, EASA'nın kural koyma faaliyetlerine eşit katılım hakkı elde etmiştir. Böylece EASA ile ilişkilerin hukuki bir zemine oturtulması hedeflenmiştir. Türkiye, AB sivil havacılık mevzuatını direkt kabul etme yükümlülüğü altına girmemiş, kural koyma yetkisini AB'ye devretmemiş, mevcut iş birliği anlaşmalarında herhangi bir kısıtlama yaşamamıştır. İlave olarak, Avrupa Birliği içinde sivil havacılık konularında planlanan tüm değişikliklerden haberdar edilme ve EASA'nın en önemli organlarından Ulusal Otoriteler Danışma Kurulu'nda temsil hakkı kazanmıştır.¹¹⁵

2.2.5. Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL)

Eurocontrol (The European Organisation for the Safety of Air Navigation) AB üye devletleri tarafından 1960 yılında Hava Trafik Yönetimi (ATM) sisteminin

¹¹⁴ EASA, (Çevrimiçi) <https://www.easa.europa.eu/en/domains/international-cooperation/easa-by-country/countries/turkey>, 01.09.2022.

¹¹⁵ SHGM, "Türk Sivil Havacılığı Avrupa Birliği'nde...", (Çevrimiçi) <https://web.shgm.gov.tr/tr/haberler/1156-turk-sivil-havaciligi-avrupa-birliginde>, 13.10.2022.

verimliliğini arttırmak amacıyla kurulmuştur. Başlangıçta Eurocontrol üye devletlerin hava sahasındaki egemenlik haklarına sahip olurken, çok geçmeden bu yetkiler üye devletler tarafından geri alınmıştır. Bu nedenle kuruluşunun arkasında yatan hedeften geri kalmış, ulusal devletler parçalı hava trafik yönetimi hizmeti sunmaya devam etmişlerdir. Ancak 1986 yılında konvansiyonda değişiklik yapılabilmektedir.¹¹⁶

Avrupa’da iç ve dış hatlarda hava trafiğinin yoğunlaşmasıyla mevcut altyapı zorlukları ortaya çıkmış ve gecikmeler yaşanmaya başlamıştır. Konsey, 1995 tarihinde verdiği bir karar ile üye devletler ve Komisyonu Eurocontrol şemsiyesi altında eylemlerini koordine etmeye yönlendirmiştir. Avrupa hava sahasında kriz durumlarının daha iyi yönetilmesi, yığılmalarla mücadele edilmesi ve üye devletlerin hava trafiğinin yönetilmesinden sorumlu bağımsız bir örgüt olan Eurocontrol, ulusal hava trafik sistemlerinin uyumlaştırılmasını hedeflemiştir. Örgütün hazırladığı teknik şartnameler üye devletler için zorunlu hale getirilmiştir.¹¹⁷

Bugün mevcudiyetini Avrupa Birliği’nin Tek Avrupa Hava Sahası İnisiyatifine bağlılık olarak tanımlayan Eurocontrol, Avrupa’da havacılığın daha güvenli, daha verimli, daha uygun maliyetli ve çevreyi minimum düzeyde etkileyecek şekilde geliştirilebilmesi için üye devletleri ve paydaşlarını desteklediğini belirtmektedir. Halihazırda 41 üyesi bulunmaktadır. Ayrıca Avrupa dışından Kapsamlı Havacılık Anlaşmasına tabi 2 üyesi daha bulunmaktadır. Türkiye 1989 yılında üye olmuştur.¹¹⁸

2.3. Hava Ulaştırma Sektöründe Hükümetlerarası Sivil Havacılık Anlaşmalarının Yeri

Hava ulaştırma anlaşmaları, iki ülke arasında hava ulaşımına imkân sağlayan ve devletler arasında akdedilen anlaşmalardır. Uluslararası anlaşma olma özelliğini taşımaktadırlar. Ülkeler arasında yapılan sivil havacılık müzakereleri sonucunda;

¹¹⁶ Sveinn Vidar Gudmundsson, “European Air Transport Regulation: Achievements and Future Challenges”, **SSRN Electronic Journal**, June 2015, p. 32. (Çevrimiçi) https://www.researchgate.net/publication/279176742_European_Air_Transport_Regulation_Achievements_and_Future_Challenges, 01.09.2021.

¹¹⁷ Moussis, **a.g.e.**, p. 466.

¹¹⁸ Eurocontrol, (Çevrimiçi) <https://www.eurocontrol.int/about-us>, 30.10.2020.

karşılıklı kalkış/varış noktaları, ara ve öte noktalar, düzenlenebilecek uçuş sayıları, trafik hakları gibi temel hususlar belirlenmektedir.

Tablo 3: Geleneksel Hava Hizmetleri Anlaşmalarının Temel Özellikleri

	Bermuda/Liberal Tip	Önceden Belirlenen Tip
Pazar Erişimi	Her havayolu tarafından işletilecek, yalnızca belirtilen ve sınırlı sayıda nokta/rota.	
	Birçok beşinci trafik hakkı verilir, ancak toplam kapasite rotadaki üçüncü ve dördüncü trafik hakkı talebine bağlıdır.	Birkaç beşinci trafik hakkı verilir.
	Charter trafik hakları dahil değildir.	
Hava Taşıyıcısı Tayini	Genellikle tek taşıyıcı tayini yapılır, bazen iki veya daha çok olabilir.	Tekli tayin.
	Havayolları, tayin eden devletin vatandaşlarının önemli mülkiyeti ve etkin kontrolü altında olmalıdır.	
Kapasite	Frekans veya kapasite kontrolü yoktur, ancak bir havayolu çok olumsuz etkilenirse kapasite incelemesi yapılır.	Kapasite kararlaştırılır veya yarı yarıya paylaşılır.
		Havayolları arası gelir havuzu gereklidir (bazı ikili anlaşmalar tarafından).
Tarifeler	Maliyet artı kar ile ilgili tarifeler. Her iki hükümetin de onayı gerekir (çifte onay). Mümkünse, havayolları IATA prosedürlerini kullanmalıdır.	

Kaynak: Doganis, a.g.e., p. 29.

2.3.1. İkili Hava Ulaştırma Anlaşmaları

1944 Şikago Konvansiyonunda uluslararası pazarda yapılacak düzenlemelere dair çelişkili görüşler ortaya çıkmıştır. Toprakları üzerindeki hava sahasında mutlak egemenlik iddiasında bulunan devletler toplantı gündemine hâkim olurken; görüşler tek bir otorite altında tek bir küresel taşıyıcıya sahip olmaktan, tamamen özgür rekabetçi bir pazar oluşturulmasına kadar uzanmıştır. Asıl umut edilen ise imzacı devletlerin kendi aralarında hava sahalarına ve altındaki havaalanlarına erişim özgürlüğüne sahip olduğu bir pazar yönünde olmuştur. Bu durum, hava sahalarında

bazı özgürlüklerin belirlenmesi ile sonuçlanmıştır. Ancak, ticari açıdan önem taşıyan üçüncü, dördüncü ve beşinci özgürlük hakları çok taraflı temele oturtulamamış ve trafik hakları konusunda çok fazla ilerleme kaydedilememiştir. Bunun yerine devletler arasında ikili hava hizmetleri anlaşmaları yapılmaya başlamıştır. ABD ve Birleşik Krallık arasında 1946 yılında ilk Bermuda Anlaşması imzalanmıştır. İkili anlaşmalar uyarınca, havayollarının giriş çıkışları rotalarla sınırlandırılmış ve trafik paylaşılmıştır. Bu anlaşmalarla genellikle kısıtlayıcı nitelikte, her ülkeden yalnızca bir havayolunun belirli bir güzergahta sefer düzenlemesine hak tanınmıştır. Beşinci trafik hakkı da her iki taraf yetkililerinin kabul etmesi halinde elde edilebilecek bir hak olarak kalmıştır.¹¹⁹

İkili hava hizmetleri anlaşmaları, havayolları arasında değil, hükümetler arasında akdedilen etkin ticaret anlaşmalarıdır. Hem idari hem de ekonomik hükümler içermektedirler. İdari maddeler ağırlıklı olarak hava hizmetlerinin işletilmesini kolaylaştırmayı amaçlayan sözde yumuşak haklarla ilgilidir. Yumuşak haklar; vergi, uçak parçalarının ithalatında gümrük vergilerinden muafiyet, havaalanı ücretleri, havayolu fonlarının yurt dışına transferi vb. konularını kapsamaktadır. Ekonomik hükümler ise belirlenen havayolu sayısı, tarifeler ve kapasite, trafik haklarının düzenlenmesi yani rotalara erişimle ilgili olanlardır. Kararlaştırılan rotalarda uçabilecek havayolu sayısı, havayollarının sahiplik ve etkin kontrol ilkesine uygun yapıda olması gibi şartlar havacılık sektörünün uluslararası alanda gelişmesine engel olarak görülmüştür.¹²⁰

2.3.2. Çok Taraflı Hava Ulaştırma Anlaşmaları

İki taraflı hava ulaştırma anlaşmaları iki taraf arasındaki ticari havayolu taşımacılığı esaslarını belirlemektedir. Taraflar arasında yürütülen müzakereler sonucunda anlaşmanın teknik ve ekonomik düzenlemeleri üzerinde mutabakata varılmaktadır. Çok taraflı anlaşmalarda ise aynı düzenlemeler ikiden fazla taraf arasında görüşülerek anlaşmaya varılmakta ve imzalanmaktadır. Çok taraflı hava

¹¹⁹ Kenneth Button and Samantha Taylor, International Air Transportation and Economic Development, September 2000, **Journal of Air Transport Management**, Vol. 6, Issue 4, p.p. 209-222.

¹²⁰ Doganis, **a.g.e.**, p. 28.

ulaştırma anlaşmaları için Avrupa Birliği'ne üye ülkelerin oluşturduğu ortak pazar en iyi örneklerden biridir. Birliğin siyasi ve ekonomik entegrasyon hedefi, hava taşımacılığı alanında da düzenlemelerin tüm üye ülkeler için standart ve liberal olması çabasını ortaya çıkartmıştır.¹²¹

2.3.3. Açık Semalar (Open Skies)

McGill Üniversitesi, Hava ve Uzay Hukuku Enstitüsü Direktörü Profesör Dr. Paul Stephen Dempsey, “Ticari Havacılıkta Döngüsel Kriz” başlıklı sunumunda açık semalar hususlarını şöyle sıralamaktadır;¹²²

- (1) Tüm güzergahlara açık erişim,
- (2) Tüm güzergahlarda sınırsız kapasite ve frekans hakkı,
- (3) Ara ve öte noktalarda, beşinci trafik hakkında kısıtlama olmaksızın sefer noktaları arasında sınırsız güzergâh ve trafik hakkı tanınması,
- (4) Üçüncü ve dördüncü trafik hakları kapsamında pazarda çifte onaylanmayan fiyatlandırma,
- (5) Liberal charter düzenlemesi (uçuşun menşesine bakılmaksızın iki hükümetin en az kısıtlayıcı charter düzenlemelerinin geçerli olması),
- (6) Liberal kargo rejimi (kombine taşıyıcılar için tanımlananlar kadar kapsamlı kriterlere tabi olunması),
- (7) Taşıyıcıların kazançlarını anında ve herhangi bir kısıtlama olmaksızın sabit para biriminde dönüştürebilmeleri ve havale edebilmeleri,
- (8) Açık kod paylaşım fırsatları,
- (9) Taşıyıcının operasyonlarını destekleyecek havalimanı işlevlerini kontrol etme hakkı,
- (10) Ticari fırsatlar, kullanıcı ücretleri, adil rekabet ve intermodal haklara ilişkin rekabeti artırıcı hükümler,

¹²¹ Ender Gerede, “Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması”, **Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları**, Ankara, Şubat 2015, s. 100.

¹²² Paul Stephen Dempsey, **The Cyclical Crisis in Commercial Aviation**, 2017, (Çevrimiçi) https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/air_traffic_rights_2017.pdf , 09.09.2021.

(11) Bilgisayar rezervasyon sistemlerinin ayırım gözetmeksizin işletilmesi ve bunlara erişim için açık taahhüt verilmesi.

Açık semalar anlaşmaları son dönemde oldukça yaygınlaşmıştır. İmzacı devletler arasında sefer düzenleyebilecek taşıyıcı sayıları ve rotalar üzerindeki çoğu kısıtlamaların kaldırıldığı görülmektedir. 2021 yılında ABD'nin 128'den fazla ülke ile açık semalar anlaşması olduğu bilinmektedir. Bunlardan en önemlisi olarak ABD ile AB arasında mevcut açık semalar anlaşması sayılmaktadır. 2007 yılında imzalanan anlaşma ile herhangi bir Avrupalı taşıyıcı ABD'deki herhangi bir şehre sefer düzenleyebilecektir. Aynı durum ABD'li taşıyıcılar için de geçerlidir. Atlantik'in bir tarafındaki yatırımcı diğer taraftaki havayoluna yatırım yapma fırsatını elde etmiş, havayolu ittifaklarına entegre edilmiş taşıyıcılar iş birliği alternatiflerini görüşmeye başlamıştır.¹²³

Diğer yandan, havayolu şirketleri dünyanın hemen hemen her bölgesinde mevcudiyetlerini sürdürmeye çalışırken, “açık semalar” rejiminin liberal yapısıyla ortaya çıkardığı zorluklarla da yüzleşmek zorunda kalmıştır. Açık semalar rejimi, hükümetlerin ulusal havayollarını korumalarını zorlaştırmakta ve rekabetin arttığı bir ortam doğurmaktadır. Avrupa Birliği içinde Avrupa içi hava hizmetlerinin serbestleştirilmesi, Mayıs 2004'te 10 yeni üye devletin katılımıyla doğuya doğru genişlemiştir. 25 üye devlet ile birlikte Birliğin hava taşımacılığı düzenlemelerini benimseyen İzlanda, Norveç ve İsviçre'yi kapsayan geniş, tek ve serbest bir hava taşımacılığı pazarı ortaya çıkmıştır. Bundan sonra pazara giren düşük maliyetli taşıyıcılar arasında yoğun bir rekabet başlamıştır.¹²⁴

2.4. AB'de Hava Ulaştırma Politikalarının Gelişimi

Çalışmanın girişinde AB kurumları hakkında bilgi verildiği üzere Avrupa Komisyonu, Avrupa Birliği'nin havacılık sektöründe de düzenleyici organdır. Komisyon bünyesinde yer alan Directorate General for Mobility and Transport (DG

¹²³ Rodrigue, **a.g.e.**

¹²⁴ Doganis, **The Airline Business**, Routledge, Second Edition, 2006, p. 19.

Move), AB ulaştırma politikalarının geliştirilmesinden ve uygulanmasından sorumludur. Komisyon, üye devletler tarafından AB hukukunun uygulanması ve yürürlüğe konmasından sorumlu olup, aksi takdirde durumu Avrupa Adalet Divanı'na taşıma hakkına sahiptir.

AB'nin kurulduğu yıllarda, tüm üyelerini kapsayan ve uyumlaştıran bir hava taşımacılığı politikasından açıkça söz edilmediği görölmektedir. Birlik içinde köklü bir havacılık politikasının oluşturulması 30 yıllık süre içinde gerçekleşmiştir.

Avrupa Birliği içinde havacılık sektörünün serbestleşmesi önündeki engeller 1944 tarihli şikago Konvansiyonu'na kadar gitmektedir. şikago Konvansiyonu, her devletin kendi toprakları üzerindeki hava sahasında egemenlik hakkı tanımaktadır. Ayrıca, AB'de havayolu şirketleri devlet kontrolünde kurulmuştur. Serbestleşme önündeki bir diğer engel ise Bermuda I tipi Hava Ulaştırma Anlaşmalarının getirmiş olduğu kısıtlamalardır. Bu anlaşmalar havayollarının pazara girişini, uçuş hatlarına erişimini, kapasite ve ücret gibi belli başlı havacılık faaliyetlerinde serbestliği kısıtlayıcı hükümler içermiştir.¹²⁵

Avrupa Topluluğu 1957 yılında kurulduğunda, Avrupa hava trafiğine pek fazla önem verilmemiştir. Ayrıca, rekabet kuralları diğer ulaşım modlarında geçerli iken, havayolu şirketleri için geçerli olmamıştır. İlk serbestleştirme önerisi 1970'lerde Konsey tarafından yapılmıştır. Avrupa Adalet Divanı'nın 30 Nisan 1986 tarihli kararıyla AET Antlaşması'nda yer alan rekabet kurallarının hava trafiğine de uygulanması gerektiğine karar verilmiş ve ardından öneri Konsey tarafından kabul edilmiştir.¹²⁶

¹²⁵ Alpaslan Çelebi, **Türkiye'nin Tam Üyelik Sürecinde AB Sivil Havacılık Müktesebatına Uyum Düzeyi ve Türkiye-AB Sivil Havacılık Sorunları**, Yüksek Lisans Tezi, Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2008, s. 13.

¹²⁶ Müller, "Authorities and Regulations in Aviation", p. 314.

Avrupa ülkelerinin genelinde havayolları devlete ait olduğu için bu alanda kamu sektörü monopol durumda kalmıştır. Diğer yandan kamu otoriteleri yeni hatların açılmasına, başka ülkeler ile işletme hakkının kullanılmasına imkân tanıyan anlaşmaların yapılmasına izin vermiştir. 1978 yılında Bakanlar Konseyinin ortaya koyduğu öncelikler ve 1979'da Komisyon tarafından yapılan düzenlemelerle, Topluluk hava taşımacılığı ile daha yakından ilgilenmeye başlamıştır. Konsey hazırladığı faaliyet programı ile; uçak gürültülerinin azaltılması, yük taşımacılığı ile ilgili prosedürlerin sadeleştirilmesi, hava taşımacılığında standart tekniklerin uygulanması, uygun rekabet koşulları altında devlet desteklerine dair düzenleme yapılması, uçak personeli lisanslarının karşılıklı kabul edilmesi, çalışma koşullarının iyileştirilmesi, işletmelere üye ülkelerde faaliyet serbestisi tanınması, bölgelerarası hava taşımacılık hizmetlerinin iyileştirilmesi, hava kazaları konusunda ülkeler arasında iş birliği yapılması gibi uygulamaların hayata geçirilmesine karar vermiştir.¹²⁷

1978 yılında ABD'de başlayan serbestleşme hareketi ile havacılık daha etkin ve verimli şekilde gelişmeye başlamış, bu durum Avrupa'yı da etkilemiştir. Sivil havacılıkta Topluluk üyesi ülkeler arasında tek pazar uygulamasına geçiş bu noktadan başlamaktadır. Serbestleşme hareketinden sonra Avrupa'da düşük maliyetli havayolu şirketleri ortaya çıkmıştır. Hükümetler de rekabet ortamının gelişmesiyle havayolu taşıyıcılarının özelleştirilmesini desteklemiştir. Havayolu işletmeleri küreselleşen pazarda uçuş ağlarını genişleterek daha fazla noktaya ulaşmak, farklı pazarlarda yer alabilmek, pazar paylarını arttırmak ve maliyetlerini düşürmek amacıyla stratejik ortaklıklara dahil olma eğilimi göstermişlerdir.¹²⁸

Avrupa Komisyonu 1987 yılından önce ortak bir hava taşımacılığı politikası geliştirmek amacıyla Avrupa'da sektörün yeniden düzenlenmesi için çeşitli girişimlerde bulunmuştur. Komisyon, ilk memorandumda Topluluk genelinde sivil

¹²⁷ TÜSİAD, **AT ve Türkiye'de Ulaştırma Sektörü**, Yayın No: TÜSİAD-T/88.12.121, 30.12.1988, s.s. 8-9.

¹²⁸ TÜSİAD, **Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü**, s.169.

havacılığın uyumlu bir şekilde gelişmesi amacıyla fikirler önererek Topluluk içinde ve kurumlar arasında diyalogu teşvik etmeye başlamıştır. Bunu, Konsey tarafından 1983'te kabul edilen bölgeler arası hava hizmetlerine ilişkin bir Komisyon önerisi izlemiştir. Bu direktif sınırlı bir etkiye sahip olsa da Topluluk düzeyinde ilk kez hava trafik hakları oluşturulduğu için önemlidir.¹²⁹

1984 tarihinde AB Konseyi, Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komitesi'ne hava taşımacılığı sanayinin etkinliği ve karlılığını arttırmak amacıyla bir Topluluk hava taşımacılık politikasının oluşturulmasını önermiş ve iç pazarın gelişmesini de hedeflemiştir. Gerek yolcular gerekse bu alanda çalışanlar sektördeki gelişmelerden yeni havayolları, iş imkanları, daha düşük ücretler, daha iyi servis kalitesi gibi sonuçlarla faydalanmıştır. Ancak, AB dışındaki ülkeler ile havacılık ilişkileri sınırlı kalmaya devam etmiştir. Ülkeler arasında mevcut ikili hava anlaşmaları; havayolu sayısını, rotalarını, uçuş sayısını ve varış noktalarını kısıtlar ile belirlemiştir.¹³⁰

Avrupa'da ilk liberal hava hizmeti anlaşmaları 1985 yılında İngiltere ve Benelüks ülkeleri tarafından imzalanmış olup, ücretlerin düşmeye başlamasına ve rekabetin doğmasına sebep olmuştur. 1986'da Avrupa Konseyi İngiltere Başkanlığı tarafından sunulan Birinci Paket için bir model oluşturmuştur.¹³¹

Birleşik Krallık'ın Hollanda ve İrlanda ile akdettiği liberal anlaşmaların ücretler, taşıyıcı sayısı ve trafik artışı üzerinde çarpıcı bir etkisi olmuştur. Daha önce yalnızca iki taşıyıcı tarafından işletilen rotalara yeni havayollarının da dahil olması ücretlerin önemli ölçüde düşmesiyle sonuçlanmıştır. Birleşik Krallık-Hollanda ikili anlaşması öncesinde 1983 yılında en ucuz Londra-Amsterdam ücreti 82 sterlin iken, iki yıl sonra en düşük ücret 55 sterlin olmuş ve 15 farklı indirimli ücret seçeneği

¹²⁹ Louise Butcher, Library of the House of Commons, **Aviation: European liberalisation, 1986-2002**, 2010, p. 2., (Çevrimiçi) <http://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN00182/SN00182.pdf>, 10.12.2021.

¹³⁰ Deniz Servantie, "AB ve Türk Havacılık Politikalarının Karşılaştırmalı Analizi", **İktisadi Kalkınma Vakfı Değerlendirme Notu** 154, 2015, s. 4.

¹³¹ Butcher, **a.g.e.**, p. 2.

sunulmaya başlanmıştır. Ryanair’ın Londra-Dublin güzergahında düşük ücretler sunması, Aer Lingus ve British Airways’i de bu yönde zorlamış, trafik iyice yoğunlaşmıştır. 1988 yılına kadar Londra-Dublin arasındaki yolcu trafiği ikiye katlanmıştır.¹³²

2.4.1. Liberalizasyon Süreci

2.4.1.1. AB Hava Ulaştırma Politikaları ve Liberalizm

Kelime anlamı ‘serbestlik’ olan liberalizm en geniş ifadeyle bireylerin ve toplumun özgürlüğünü esas alır. Kamu otoritelerinin ekonomi, sosyal olaylar gibi süreçlere müdahalesine karşı çıkar. İlk kez 19. yüzyılda Avrupa’da ortaya çıkan bu kavram, uluslararası hukukun ve örgütlerin güçlendirilmesi için kurumsal reformlar yapılmasını öngörmüştür.¹³³

Havayolu pazarlarının, ekonomik düzenlemelerle bazı kurallara tabi tutulduğu ve yer yer kısıtlandığı bilinmektedir. “Serbestleştirme” kavramı, bu kısıtlamaların esnetilmesi veya ortadan kaldırılması amacıyla kullanılmaktadır. Serbestleştirme daha çok ulusal düzeydeki ekonomik düzenlemeleri kapsarken, “liberalleşme” kavramının devlet ya da hükümetlerin eylemleri ve politikaları için kullanıldığı görülmektedir. Uluslararası havayolu taşımacılığında mevcut kuralların esnetilmesi ya da kaldırılmasına yönelik eylemler için “liberalleşme” ifadesine daha sık rastlanmaktadır. Dolayısıyla, devletlerin liberal politikalar gütmeleri sonucunda serbestleşme uygulamaları doğmaktadır. Serbestleşme ya da liberalleşme hareketleri ile serbest rekabet piyasasının oluşturulması amaçlanmaktadır.¹³⁴ ABD’de de ise bahse konu serbestleşme hareketleri ‘deregülasyon’ ifadesi ile karşılık bulmuştur. Bu ifade piyasa ekonomisi için kullanılmakta olup, serbest piyasada malların ve kişilerin özgür hareket etmelerini ve ekonomik kuralların devre dışı bırakılmasını kapsamaktadır.

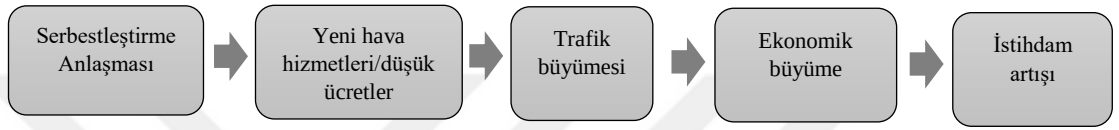
¹³² Doganis, **a.g.e.**, p. 35.

¹³³ Ahmet Emin Dağ, **Uluslararası İlişkiler ve Diplomasi Sözlüğü**, Anka Yayınları, İstanbul, 2004, s. 281.

¹³⁴ Ender Gerede, “Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması”, s. 75.

Her sektörde olduğu gibi havacılık alanında da serbestleşme önemli yapısal değişikliklere sebep olmaktadır. Havayolları ve havalimanları başta olmak üzere sektörün aktörleri faaliyetlerinde yenilik yapma ihtiyacı duyarlar. AB’de gerçekleşen liberalizasyon sürecinin Avrupa havacılığında oldukça rekabetçi bir ortam oluşturduğu görülmüştür.

Şekil 2: Liberal Anlaşmaların Ekonomik Etkisi



Kaynak: European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, Landru, M., Marquis, C., Lieshout, R., et al., Study on the economic developments of the EU air transport market: final report, Publications Office, 2021, (Çevrimiçi) <https://data.europa.eu/doi/10.2832/561694>, 30.03.2022.

AB Komisyonu tarafından hazırlanan yukarıdaki şekilde, serbestleştirilen havacılık anlaşmalarının daha fazla hizmet sunduğu, düşük ücretler ortaya çıkardığı, hava trafiğini arttırdığı, dolayısıyla ekonomik büyümeye katkı sağlandığı ve daha fazla insanın bu alanda istihdam edilebildiği belirtilmektedir.

IATA ise son dönemde uluslararası hava taşımacılığının daha fazla serbestleştirilmesi gerektiğini savunmaktadır. Operasyonel ve ‘sahiplik ve etkin yönetim’ (ownership and control) ilkesine dair kısıtlamaların ortadan kaldırılmasının kolay bir süreç olmayacağını, ancak sonucun faydalı olacağı belirtilmektedir. Bu tür kısıtlamaların kaldırılması, havacılık dışında diğer sektörlerden de elde edilen deneyimlere göre hem tüketiciler hem üreticiler için olumlu bir etki yaratmaktadır. Modern bir uluslararası havayolu sektörünün modern kurallara sahip olması gerektiği belirtilmektedir.¹³⁵

Küresel havayolu endüstrisi, dünyadaki hemen hemen her ülkeye hizmet vermekte olup, küresel ekonominin oluşturulmasında ayrılmaz bir rol oynamıştır.

¹³⁵ IATA Economics Briefing No 07, (Çevrimiçi) <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-liberalization-summary-report/>, 01.09.2022.

Havayolu endüstrisi gerek kendi operasyonları gerekse uçak imalatı, turizm gibi ilgili sektörlerle ilişkisi bakımından önemli bir ekonomik güçtür. 1950’lerde ticari kullanım için jet uçaklarının tanıtılması, 1970’lerde Jumbo jetlerin geliştirilmesi gibi etkisi büyük teknolojik yenilikler bu endüstrinin büyümesini sağlamıştır. Teknolojik gelişmeler hükümetlerin karlılık ve rekabet politikalarından önce gelmeye başlamıştır. 1978’de ABD’de başlayan serbestleşme hareketi ile havayolu yönetimi maliyet etkinliği, işletme karlılığı ve rekabetçi davranış ile karşı karşıya kalmıştır. Serbestleşme ile birlikte bu düzenlemeler ABD ötesine, sanayileşmiş dünyanın çoğuna yayılarak ülkelerdeki iç hava taşımacılığını etkilemiştir. Daha da önemlisi oldukça rekabetçi bir uluslararası havayolu endüstrisinin gelişimini tetiklemiştir.¹³⁶

ABD’de 1 Ocak 1978’de bir gecede gerçekleşen değişikliğin aksine, AB’de liberalleşme, üye devletlerin onayıyla aşama aşama gerçekleşmiştir. İlk dönem Aralık 1987, ikinci dönem Temmuz 1990, üçüncü dönem 1992 olarak sınıflandırılmaktadır. Birinci liberalizasyon paketi ile ikili müzakereler olmaksızın havayollarına AB ötesi hatlarda kapasite arttırma, ücretleri belirleme gibi konularda esneklik sağlanmaya başlanmıştır. İkinci paket ile herhangi bir havayolunun başka bir üye devlete ve diğer üye devletlerden üçüncü ve dördüncü trafik hakları kapsamında yolcu taşımaya olanak sağlanmıştır. Ayrıca çıkış ve varış yeri kendi ülkesi olması koşuluyla kendi ülkesi ile üçüncü bir ülke arasında beşinci trafik hakkı kapsamında yolcu taşınmasına olanak sağlanmıştır. Üçüncü liberalizasyon paketi ise pazar erişimi ve ücret belirleme özgürlüğü sunarken, kapasite kısıtlamalarını ortadan kaldırmıştır. Havayolu şirketlerinin lisanslandırılmasına ilişkin kurallar koyulmuştur.

Avrupa’da liberalleşme kolay gerçekleşmemiştir. Uygulanabilir ve kabul edilebilir serbestleştirme çerçevesinin oluşturulması uzun yıllar almış ve çokça müzakere gerektirmiştir. Hava taşımacılığının stratejik öneme sahip olan bir endüstri olması ve hem hükümetlerin kendi alanlarını koruması hem de ulusal sektörlerinin mümkün olduğunda iyi işlemlerini istemeleri bu durumda etken olmuştur. Avrupa’da liberalleşme sürecinde ortaya çıkan temel endişeler şöyle sıralanmıştır;

¹³⁶ Belobaba, Amedeo Odoni, Cynthia Barnhar, **a.g.e.**, p.p. 1-2.

- a) ulusal bayrak taşıyıcılarının daha açık bir ticaret ortamına uyum sağlamayı zor olarak tanımlaması,
- b) taşıyıcıların odak noktalarını kârlı rotalara çevirmesiyle, temel ancak karlı olmayan hizmetlerin kaybedilmesi,
- c) pazara yeni giren taşıyıcıların bölgesel hizmetleri az geliştirmiş bırakarak ana hatlara odaklanma olasılığı ve
- d) zorlu rekabetin havayolları üzerinde emniyet ve güvenlik konularında baskı oluşturmaları, trafik hakları üzerindeki kontrolün kaldırılması ile yetkililerin standartları uygulamasını zorlaştıracakları.¹³⁷

Liberalizasyon hareketleri ile havacılık sektöründe sınırların kaldırılması ekonomik gelişmeye katkı sağlıyor olsa da bunu genellemek mümkün görünmemektedir. Pazar şartları, rekabet, uygulanabilirlik gibi birçok açıdan olumsuz etkileri de olabilmektedir.

2.4.1.2. Birinci Liberalizasyon Paketi, 1987

Komisyon tarafından Birinci Liberalizasyon Paketi 1987 yılında kabul edilerek, özetle Şikago Konvansiyonu'na dayanan engeller ortadan kaldırılmış, rekabet kuralları da uygulanmaya başlamıştır. Hava taşımacılığı sektöründeki teşebbüslere rekabet kurallarının uygulanmasına dair 14 Aralık 1987 tarih ve 3975/85 sayılı Konsey Tüzüğü, üye devletler arasında tarifeli hava hizmetleri ücretlerine ilişkin 87/601 sayılı Konsey Kararları, yolcu kapasitesinin paylaşımına ve hava taşıyıcılarının üye devletler arasındaki tarifeli sefer noktalarına erişimine ilişkin 87/602 sayılı Konsey Kararı Birinci Liberalizasyon Paketi'nin en önemli hususlarıdır.¹³⁸

Birinci Paket, devletler arasında ikili hava ilişkileri çerçevesini aynen sürdürürken, bazı kısıtlamaları ise gevşetmiştir. Yalnızca belirlenen sayıda havayolu taşıyıcısının, Topluluk içindeki başlıca uluslararası rotalarda faaliyet gösterebildiği

¹³⁷ ICAO, European Experience of Air Transport Liberalization, February 2003, p. 4., (Çevrimiçi) https://www.icao.int/sustainability/casestudies/statesreplies/europeliberization_en.pdf, 25.08.2022.

¹³⁸ Çelebi, **a.g.e.**, s. 15.

‘tekli tayin’ (single designation) hükümleri kaldırılmış, bazı üye devletlerin ulusal havayolu taşıyıcılarına yüzde elli pazar payı verilmesi konusundaki ısrarları geçersiz kılınmıştır. Birçok kapasite kısıtlaması kaldırılırken, havayollarına iki veya daha fazla üye devletin toprakları arasındaki noktalarda sefer düzenlemelerini sağlayan “beşinci trafik hakkı” sınırlı olarak tanınmıştır. Ayrıca bu paket ile birlikte bazı küçük ölçekli havayollarının Topluluk içi önemli noktalara ulaşabilmeleri, kapasite sağlamaları ve kendi ücretlerini belirleme imkânı sağlanmıştır. Bu havayolları arasında British Midland, Hamburg Airlines gibi mevcut havayollarının yanı sıra; Air Europa ve Ryanair gibi pazara yeni giren havayolları da yer almıştır. Örneğin, İrlanda ulusal havayolu Aer Lingus, Dublin'den Manchester'a ve Amsterdam, Paris ve Kopenhag gibi diğer noktalara giden rotalarda beşinci trafik hakkı ile sefer düzenleme hakkına sahip olmuştur.¹³⁹

2.4.1.3. İkinci Liberalizasyon Paketi, 1990

Temmuz 1990’da kabul edilen İkinci Liberalizasyon Paketi, ücretler, pazara erişim ve AT Anlaşması’nın 85. Maddesinin uygulanmasına ilişkin üç Konsey düzenlemesinden oluşmaktaydı. Tüm Avrupa havalimanları arasındaki rotaları neredeyse açmış, beşinci trafik hakkı seferler üzerindeki kısıtlamaları gevşetmiş ve belirli rotalarda birden fazla havayolu tanımlanabilmesi önündeki engelleri de hafifletmiştir. İkinci Paket ile birlikte daha ucuz tarifelerin getirilmesinin önündeki engeller kaldırılmış, havayollarının piyasa ihtiyaçlarına daha özgürce yanıt vermesi sağlanmıştır. Ayrıca, üye devletler gerekli teknik ve mali standartları karşılamaları koşuluyla ayırım gözetmeksizin o devletteki herhangi bir taşıyıcıya işletme ruhsatı vermekle yükümlü kılınmıştır. Bu gelişme, üye devletlerin bayrak taşıyıcılarına öncelik vermemelerini sağlamak adına atılmış önemli bir adım olarak görülmüştür.¹⁴⁰

¹³⁹ Butcher, **a.g.e.**, p. 3.

¹⁴⁰ **A.e.**, p. 4.

2.4.1.4. Üçüncü Liberalizasyon Paketi, 1993

Dünya genelinde havayollarının, nihai olarak havayolu yolcu pazarlaması üzerinde etkisi olan rotalar, uçuş düzenleyebilecekleri ağlar konusunda yeteri kadar pazar araştırması yapmadığı görülmüştür. Havayolunun hizmet verdiği yolcu türleri faaliyet gösterecekleri rotaları ve havalimanlarını da belirlemektedir. ABD’de serbestleşmenin başladığı 1978 yılı öncesinde de neredeyse hiç rekabet ortamı olmadığı için havayollarının pazar araştırması yapma gereği duymadıkları belirtilmiştir. Havayolları belirli rotalarda tekel olarak kalmıştır. Aynı durum Üçüncü Liberalizasyon Paketi’nin uygulandığı 1990’ların ortalarına kadar Avrupa Birliği için de geçerli olmuştur. Üçüncü Paket, Avrupalı taşıyıcıların herhangi bir varış noktasına herhangi bir fiyat ile uçabilecekleri, güvenli bir ortamda diğer havayolu taşıyıcıları ile rekabet edebilecekleri liberalleştirilmiş bir alanın son adımı olarak görülmüştür.¹⁴¹

1 Ocak 1993 tarihinde Topluluğun hava taşımacılığı pazarının serbestleştirilmesine yönelik üçüncü liberalizasyon paketi yürürlüğe girmiştir. 1987 yılında başlayan liberalizasyon politikalarının amacı Topluluk genelinde ortak kuralların oluşturulduğu tek bir pazarın yaratılması olmuştur. Üçüncü paketi oluşturan unsurlar aşağıdaki gibidir;

- 2407/92 sayılı Konsey Tüzüğünde (EEC) yer alan hava taşıyıcılarına lisans verilmesine ilişkin ortak kurallar,
- 2408/92 sayılı Konsey Tüzüğünde (EEC) ortaya konan, Topluluk hava taşıyıcılarının Topluluk içi uçuş rotalarına erişimi ile ilgili kurallar,
- 2409/92 sayılı Konsey Tüzüğünde (EEC) belirtilen Topluluk içi hava hizmetleri ücretlerine ilişkin kurallar,
- 3975/87 (EEC) ve 3976/87 (EEC) (değiştirildiği şekliyle) sayılı Konsey Tüzükleri uyarınca, Antlaşmanın rekabet kurallarının serbestleştirilmiş hava taşımacılığı piyasasına tam olarak uygulanması.¹⁴²

¹⁴¹ Wensveen, **a.g.e.**, p. 258.

¹⁴² Commission of the European Communities, Communication from the Commission to the Council and the European Parliament, “Impact of the Third Package of Air Transport Liberalization Measures”, Brussels, 20.10.1996, COM (96) 514 final, p. 1.

Üçüncü liberalizasyon paketi ile Avrupa'da liberalleşme sürecinin doruk noktasına ulaştığı belirtilmektedir. Tüm kapasite kısıtlamalarının kaldırılması, herhangi bir üye ülkede faaliyet gösteren havayolunun AB içinde başka bir üye devlete yönelik açık ve sınırsız pazar erişimine sahip olması, mülkiyet ve kontrol ilkesinin esnekleştirilmesi bu durumun açık kanıtları olarak gösterilmektedir. Üçüncü liberalizasyon paketi ile ABD'deki Southwest havayoluna benzer yapıda düşük maliyetli havayolları Avrupa'da da ortaya çıkmaya başlamıştır.

2.4.2. Düşük Maliyetli Havayollarının Doğuşu

Düşük maliyetli havayolları (Low Cost Carrier- LCC) bazı temel unsurlar ile daha basitleştirilmiş bir iş modeline dayanmakta olup, ana faaliyeti yolcu hava hizmeti sağlamasıdır. Genellikle şehirlerin ikinci hatta üçüncü havalimanından operasyonlarını yürütürler. Örneğin; Londra Heathrow havalimanı yerine, yoğunluğu daha az olan, iniş vergisi veya diğer masrafları daha düşük Londra Luton gibi havalimanlarını kullanırlar. Nispeten küçük havalimanları LCC'leri çekmek için havalimanı ücretlerini azaltma yoluna gitmektedirler. Hava taşımacılığı faaliyetlerinin bölgesel ekonomik ve sosyal kalkınmayı teşvik ettiği ve LCC operasyonlarının potansiyel itici güç sağladığı aşıkardır. Dolayısıyla, yerel makamlar finansal yardım sağlamaya, vergi muafiyetine, LCC'lere pazarlama desteği vermeye isteklidir. LCC'ler kısa ve orta mesafeli rotalarda, genellikle 149 koltuklu Boeing 737 serisi gibi tek tip uçaklarla faaliyet göstermektedir. Havalimanlarında özel yolcu salonu (lounge) hizmeti, koltuk seçimi veya uçak içi hizmet sunmamakta olup sık uçan yolcu programına da sahip değillerdir. Biletlerin iade edilmemesi, diğer havayolları ile yeniden rezervasyon yapılmaması ücret kısıtlamalarını da ortadan kaldırmıştır. Satış ve rezervasyon maliyetleri minimum seviyededir. Tüm biletler elektronik olup, dağıtım sistemleri internet veya telefon aracılığıyla uygulanmaktadır. LCC'lerin bilet satışı dışındaki gelir kaynakları da giderek artmaktadır. Otel ve araç kiralama şirketlerinden alınan komisyonlar, kredi kartı ücretleri, bagaj ücretleri, uçak içi yiyecek ve içecekler, reklamlar ek gelir kaynaklarındandır.¹⁴³

¹⁴³ Alessandro Cento, **The Airline Industry Challenges in the 21st Century**, Physica-Verlag A Springer Company, 2009, p.p. 19-20.

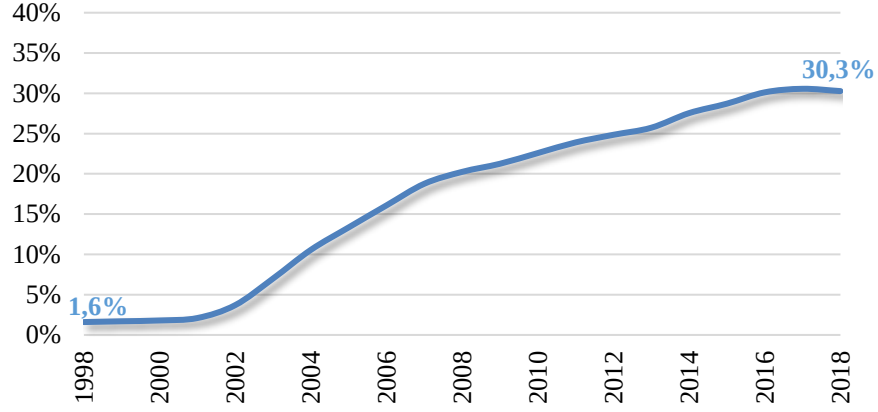
Hava ulaştırmasında pazara erişim hakkı geleneksel olarak sıkı düzenlemelere tabi tutulmuştur. Örneğın trafik hakları, devletler arasında ikili hava hizmetleri anlaşmaları kapsamında imzacı devletlerin belirlediğı taşıyıcılara tanınmıştır. Bu durum kapasite kısıtlamalarını ve tekel fiyatları doğurmuş, hizmet kalitesinin düşük olmasına sebep olmuştur. 1997 yılına gelindiğinde ise Avrupa Birliğı ile Avrupa Ekonomik Alanı içi trafik, tüm Topluluk taşıyıcılarının neredeyse tüm Topluluk rotalarına sınırsız erişimi olacak şekilde serbestleştirilmiştir. Böylece rekabet artmış, düşük maliyetli taşıyıcılar yükselmeye başlamıştır.¹⁴⁴

AB içindeki uluslararası hava hizmetlerinin büyük ölçüde serbestleşmesi, üçüncü liberalizasyon paketiyle birlikte başlamıştır. Kısa süre sonra da daha yoğun Avrupa içi rotaların çoğunun geleneksel bayrak taşıyıcıları tarafından yüksek ücretli duopolyler olarak işletilmeye devam ettiğı görülmüştür. Londra-Paris, Londra-Atina gibi üçüncü, hatta dördüncü havayolunun girdiğı bu pazarlarda bile ücretlerin düşürülmesi üzerindeki baskı sınırlı kalmıştır. 1990'ların ortalarında bu gibi pazarların artması ve Ryanair gibi düşük ücret sunan taşıyıcılara yönelik talebin farkına varılması, pazara girecek bazı yeni havayollarının Amerikalı düşük maliyetli havayolu Southwest modelini takip etmesinde etken olmuştur. Ekim 1995 ve Haziran 1996'da easyJet ve Debonair Londra'nın Luton'daki dördüncü havaalanından Avrupa içi düşük ücretli uçuşlar başlatmıştır. Sonraki yıl ise Brüksel'deki Virgin Express benzer hizmet vermeye başlamıştır. 1997 yılında Ryanair, İngiltere-İrlanda nişini genişleterek kıta Avrupası'na ilk rotalarını Dublin ve Stansted'den başlatmıştır. Mayıs 1998'de, British Airways'in easyJet'i satın alma olasılığı gündeme gelmiş ancak, Londra'nın üçüncü havalimanı olan Stansted'den faaliyet gösteren kendi düşük maliyetli yan kuruluşu olan Go'yu kurmuştur. Akabinde ise KLM'in Ocak 2000'de kurduğı kendi düşük maliyetli yan kuruluşu Buzz, Stansted'den uçmaya başlamıştır. Go'nun ortaya çıkmasıyla beraber Birleşik Krallık dışında faaliyet gösteren düşük maliyetli taşıyıcılar arasındaki rekabet önemli ölçüde artmıştır.¹⁴⁵

¹⁴⁴ Sven Maertens, Wolfgang Grimme, "Traffic impacts of EU horizontal air service agreements", 21st EURO Working Group on Transportation Meeting, EWGT 2018, 17-19 September 2018, **ScienceDirect**, Braunschweig, Germany, (Çevrimiçi) <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>, 15.09.2022.

¹⁴⁵ Doganis, **a.g.e.**, p. 160.

Grafik 1: Düşük Maliyetli Taşıyıcıların Pazar Payı, 1998-2018



Kaynak: Eurocontrol, (Çevrimiçi) <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-data-snapshot-34-rise-low-cost-carriers-europe>, 01.10.2022.

Grafikte yer alan Eurocontrol veri özeti, 1998 yılından başlayarak 2008 yılında %20, 2018 yılında %30 ve 2022 yılında Avrupa’da uçuşların %32,5’ini gerçekleştiren düşük maliyetli taşıyıcıların ortaya çıkışına ve büyümesine dikkat çekmektedir.

Avrupa hava taşımacılığı pazarının serbestleşmesiyle birlikte düşük maliyetli taşıyıcıların ortaya çıkışı trafik büyümesini teşvik ederken, network taşıyıcılarından pazar payı almalarına da neden olmuştur. Bu nedenle, birçok havayolu kendi düşük maliyetli havayolunu kurarak bu duruma tepki vermiştir. 1998 yılında düşük maliyetli taşıyıcıların pazar payı 0’a yakinken, 2018 itibariyle %30,3 seviyelerine ulaşmıştır -ki günlük ortalama 9.100 uçuşa tekabül etmektedir. Yolcu başına maliyeti düşük tutmak ve yüksek uçak verimliliği elde etmek için bahse konu havayolları tek tip filoyla (B737, A320) kısa mesafeli rotalarda uçuş gerçekleştirmektedirler. Maliyete odaklanan birçok LCC, yolcu kilometresi başına daha düşük yakıt tüketimi ve daha düşük CO2 emisyonu ile modern ve verimli filoya sahiptirler. Başlangıçta Batı Avrupa’da çokça faaliyet gösteren düşük maliyeti taşıyıcılar, 2004 yılında AB genişlemesiyle kademeli olarak Orta ve Doğu Avrupa’ya doğru genişlemişlerdir. Bu pazarlarda güçlü bir büyümeyi de teşvik etmişlerdir. Kimi LCC’ler büyük Avrupa havalimanlarında faaliyetlerine başlamış olsa da ikincil havalimanlarından uçuşlar gerçekleştirmeye eğilimli olmuşlardır. 2020 yılı başlarında Covid-19 pandemisi ile

birlikte gelen seyahat kısıtlamaları LCC'ler de dahil olmak üzere yolcu trafiğini ciddi bir şekilde etkilemiştir. Ancak LCC'lerin hızlı bir şekilde toparlandığı görülmüştür. Tablo 4'te görülebileceği üzere, düşük maliyetli hava taşımacılığı segmenti Ocak-Eylül 2022 döneminde 2019 yılı aynı döneme kıyasla %31,9'dan %32,5'e yükselmiştir. Özellikle Ryanair ve Wizz Air, Avrupa içi trafikte yüksek talebi hızla kullanmış ve operasyonlarını sırasıyla 2019 seviyelerine göre %109 ve %112'ye çıkarmıştır. Günlük ortalama 2.584 uçuşla Ryanair, 2022'nin ilk dokuz ayında Avrupa'da diğer tüm havayollarından daha fazla uçuş gerçekleştirmiştir. Bu oran, Avrupa'daki tüm uçuşların %10,1'ine karşılık gelmiştir. Eurocontrol tarafından 2023 yılında diğer havayollarının pazar payını arttırması muhtemel değerlendirilse de düşük maliyetli havayolu segmentinin ileriki yıllarda da büyümesini sürdüreceği tahmin edilmektedir.¹⁴⁶

Tablo 4: Avrupalı Taşıyıcılar Arasında Düşük Maliyetli Taşıyıcıların Pazar Payı, 2022

	Havayolları (Ocak-Eylül 2022)	Günlük ortalama sefer sayısı (2022)	Avrupa pazarında % payı (2022)	2019 yılı kıyas
1	Ryanair Group	2.584	10,1%	+9%
2	easyJet Group	1.367	5,3%	-21%
3	Turkish Airlines	1.253	4,9%	-8%
4	Lufthansa Airlines	1.046	4,1%	-31%
5	Air France Group	945	3,7%	-22%
6	KLM Group	716	2,8%	-18%
7	Wizz Air Group	660	2,6%	+12%
8	British Airways Group	626	2,4%	-32%
9	Vueling	547	2,1%	-12%
10	SAS Group	520	2,0%	-37%
11	Eurowings Group	430	1,7%	-37%
12	Pegasus	423	1,7%	-11%
13	TUI Group	383	1,5%	-15%
14	Norwegian Group	341	1,3%	-46%
15	SWISS Group	332	1,3%	-29%

*LCC'ler gri ile belirtilmiştir.

Kaynak: Eurocontrol, (Çevrimiçi) <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-data-snapshot-34-rise-low-cost-carriers-europe>, 01.10.2022.

¹⁴⁶ Eurocontrol, (Çevrimiçi) <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-data-snapshot-34-rise-low-cost-carriers-europe>, 01.10.2022.

2.4.3. Serbest Pazarda Network Taşıyıcılarının Gelişimi

Network taşıyıcıları, geniş uçuş ağına sahip, uçuşlarını genellikle merkez olarak tanımlanan belirli havaalanlarından aktarmalı şekilde farklı noktalara gerçekleştiren havayollarıdır. Uçuş öncesinde ve uçuş esnasında uçak içinde de hizmet sağlamaktadırlar. Genel olarak bayrak taşıyıcı havayolları bu iş modelini benimsemişlerdir. Çoğu Avrupa ülkesinde ulusal taşıyıcılar network taşıyıcı olarak faaliyet göstermektedir. Air France/KLM, Lufthansa, British Airways, Iberia ve LOT network taşıyıcılarına verilebilecek örneklerdendir.

Network taşıyıcılarının küçük bölgeleri besleyen uçaklarının yanı sıra, uzun menzilli geniş gövdeli farklı uçak türleri de mevcuttur. Merkezleri ana ülkeleri olmak üzere yurt içinde, Avrupa genelinde ve dünya çığında uçuşlar gerçekleştirmektedirler. Uçuş seferlerini merkez havalimanlarından gerçekleştirerek diğer bağlantılarını beslemektedirler. Çok fazla sayıda ve fazla rotada uçuş seferleri gerçekleştirmektedirler. Hizmet seçenekleri fazladır ve birinci sınıf hizmetler de sunarlar. Fiyat konusunda da geniş seçenekleri mevcuttur.

Avrupa’da hava ulaştırma sektörünün liberalleşmesiyle birlikte, bayrak taşıyıcıları daha küçük havayollarından hisse satın alarak, ittifaklar kurarak veya franchising yoluyla mevcut konumlarını korumak ve geliştirmek için harekete geçmişlerdir. Ana uçuş merkezlerini güçlendirme çabaları, pazara yeni giren havayollarına karşı AB içinde savunma olarak da değerlendirilmiştir. KLM ve British Airways gibi taşıyıcılar uzun mesafeli pazarlardaki rekabetçi konumlarını da geliştirmeyi amaçlamışlardır. 1992-1994 yılları arasında merkez (hub) havalimanları arasında gidiş dönüş uçuş sayısı yüzde altı oranında artış göstermiştir.¹⁴⁷

¹⁴⁷ Peter Morrell, “Air Transport Liberalization in Europe: The Progress So Far”, **Journal of Air Transportation World Wide**, Vol. 3, No 1, 1998, p. 49, (Çevrimiçi)
<https://citeseerx.ist.psu.edu/document?repid=rep1&type=pdf&doi=4ff4ea061e2a1d40137cb1725467c3002946fe73>, 01.02.2022.

Bununla birlikte, 1990'ların ikinci yarısında AB'de devam eden liberalizasyon süreci, dalga sistemi yapıları aracılığıyla merkezlerdeki uçuşların yoğunlaşmasını sağlamıştır. 1990'ların başında bazı ana üslerinde ilkel dalga sistemlerini zaten işleten ulusal havayolları, dalga yapılarını yoğunlaştırmış ve yeniden inşa etmiştir. Amsterdam'da KLM, Frankfurt'ta Lufthansa, Brüksel'de Sabena, Zürih'te Swissair ve Kopenhag'da SAS ön plana çıkmıştır. Air France hem Paris'te hem de Lyon'da dalga sistemleriyle merkez operasyonları gerçekleştirmiştir. Iberia, Madrid ve Barcelona'da, Lufthansa Münih'te, Alitalia Roma ve Milano'da ve British Airways London Gatwick'te ikincil bir merkez geliştirmiştir. Sonuç olarak, 1990'ların sonunda önemli sayıda havayolu merkezi AB genelinde aktif hale gelmiştir.¹⁴⁸

2.4.4. Havalimanı Kapasite Yetersizlikleri ve Rekabet Engeli

Havayolu ulaştırması, altyapı başta olmak üzere birçok konuda büyük yatırımlar gerektirdiği için devletler önemli rol oynamaktadır. Ancak teknolojinin her geçen gün gelişmesi, rekabet koşullarının artması, havayolu ulaştırmasının özel teşebbüslere de açılmasını gerektirmiştir. AB ülkelerinde sektörün rekabete açılması, frekans, kapasite, ücretlere dair engellerin kaldırılması, havayolu ulaşımına oldukça fayda sağlamıştır.¹⁴⁹

AB havacılık sektöründe serbestleşme hareketleriyle birlikte düşük maliyetli iş modelinin ortaya çıkması, yeterince kullanılmayan ikincil havalimanlarının da daha fazla kullanılmasını sağlamıştır. Ancak, düşük maliyetli havayollarının düşük ücretler sunması, rekabetçi bir ortam doğurmuş, network taşıyıcılarının da düşük ücretler sunmaya çalışması ile yeni bir talep ortamı yaratmıştır. Ayrıca serbestleşmeyle birlikte network taşıyıcılarının merkezlerdeki hizmetlerini arttırması bazı birincil havalimanlarındaki trafiği de önemli ölçüde arttırmıştır. AB ile ABD arasında açık semalar anlaşmasının imzalanmasıyla yoğunluk daha da artış göstermiştir. Sonuç

¹⁴⁸ Guillaume Burghouwt, Pablo Mendes De Leonand Jaap De Wit, "EU Air Transport Liberalisation Process, Impacts and Future Considerations", International Transport Forum, OECD, Discussion Paper No. 2015-04, January 2015, p. 27, (Çevrimiçi)

<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/dp201504.pdf>, 20.01.2021.

¹⁴⁹ Saatçioğlu, **Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları**, s. 41.

olarak, Avrupa’da havaalanı tıkanıklığı artmış, havalimanı kapasiteleri yetersiz kalmaya başlamıştır. Bu sorunun serbest hava taşımacılığı pazarının işleyişini etkilemeye devam edeceği öngörülmektedir.¹⁵⁰

Avrupa Komisyonu'na; AB Antlaşması'nın 81 ve 82. Maddelerinde yer alan rekabet kurallarını AB içi hava taşımacılığı hizmetlerine uygulama yetkisi veren kurallar 1987 yılında kabul edilmiştir. Ancak pazara giriş, kapasite, sefer sayıları, fiyatlandırma gibi alanlarda kısıtlamaların kaldırılmasıyla birlikte rekabete aykırı eylemlerin önüne geçmek ve pazar gücünün kötüye kullanılmasına karşı koruma sağlamak amacıyla rekabet yasalarına daha fazla önem atfedilmeye başlanmıştır. AB Anlaşması'nın; 81. maddesi firmalar arasında rekabeti engelleyen, kısıtlayan veya bozan anlaşmaları, 82. maddesi ise hâkim durumun kötüye kullanılmasını yasaklamaktadır.¹⁵¹

2.5. Hava Ulaştırma Politikalarında Temel AB Düzenlemeleri

Kurucu Anlaşmalarda, Avrupa iç pazarı olarak ifade edilen alan ile Avrupa ekonomik bütünleşmesi hedeflenmiştir. İç pazarın kurulması ve işlemesine yönelik tedbirler alınması sonraki dönemlerde de gündemde olmuştur. İç pazarın; kurucu anlaşmaların hükümlerine uygun olarak malların, kişilerin, hizmetlerin ve sermayenin serbest dolaşım hakkına sahip olduğu, sınırların olmadığı bir alan olarak tanımlandığı görülmektedir. Dolayısıyla iç pazarın oluşturulmasına yönelik bu hedef, Avrupa Birliği’ne yeni sorumluluklar getirmiştir. Avrupa Birliği Anlaşması’nın 3. maddesinin 3. fıkrasında Avrupa iç pazarı ile sosyal piyasa ekonomisi esas alınmış, dengeli ekonomik büyüme, fiyat istikrarı, tam istihdamın sağlanması, sosyal gelişim, çevrenin korunması, sürdürülebilir kalkınma, rekabet edebilirlik, bilimsel ve teknolojik ilerlemenin desteklenmesi yer almıştır.¹⁵²

¹⁵⁰ Burghouwt, Guillaume, Pablo Mendes De Leonand Jaap De Wit, **a.g.m.** p. 34.

¹⁵¹ ICAO, "European Experience of Air Transport Liberalization", February 2003, p. 4., (Çevrimiçi) https://www.icao.int/sustainability/casestudies/statesreplies/europel liberalization_en.pdf, 25.08.2022.

¹⁵² Güneş, **a.g.e.**, s.s. 194-195.

Ortak politikalarla dolaşım serbestliği getiren ve bir tür gümrük birliği öngören ‘iç pazar’ kavramı, literatürde ‘ortak pazar’ kavramı ile i  içe geçmiştir. İç pazarın nihai hedefi ortaklar arasında sınırların, formalitelerin ve vergilerin kaldırılacağı bir ‘tek pazar’ oluşturulmasıdır.

Ortak pazarın en önemli etkilerinden biri Avrupalıların seyahat özgürlüğü elde etmiş olmalarıdır. Daha  nce Avrupa’da bir ülkeden diğerine geçiş yapabilmek için pasaport veya vize şartı aranması, gümrük kapılarında uzun kuyrukların oluşmasına, sınırlar arasında belirli oranlarda mal ve hizmet taşınması birtakım aksaklıklara sebebiyet vermiştir. Sınırlarda gümrük ve güvenlik kontrolleri ortadan kaldırılmıştır. Örneğin, Almanya’nın batıdaki dört komşusu ile bir zamanlar askeri ve siyasi öneme sahip sınırlarında bugün yalnızca ülke geçildiğine dair bilgi veren tabelalar bulunmaktadır.¹⁵³

Avrupa Birliği iç hava taşımacılığı piyasası düzenlemelerinin yürürlüğe girdiği 1 Ocak 1993 tarihine kadar British Airways, Air France, Lufthansa, Alitalia, Iberia, KLM gibi AB bayrak taşıyıcıları kendi devletleri tarafından imzalanan ikili hava anlaşmaları kapsamında büyük  l de AB sınırları içinde faaliyet gösteren tek konumunda havayolları idi. Bu doğrultuda, bahse konu hava anlaşması ile Air France, Paris veya Fransa’daki herhangi başka bir noktadan Birleşik Krallık’ta belirlenen noktalara uçuş gerçekleştirme hakkına sahipti. Ancak bu hak, Roma’dan Madrid gibi havayolunun kendi ülkesi dışında iki nokta arasında uçuş icra etmesine izin veren bir nitelikte değildi. Dolayısıyla hava taşıyıcıları ikili anlaşmalar ile belirlenen haklar kapsamında sınırlı bir pazarda faaliyet göstermek zorundaydı. Diğer yandan, devletler korumacı politikalar ile kendi bayrak taşıyıcıları için hangi düzeyde piyasa özgürlüğü sağlanması gerektiğine karar veriyor ve ikili hava hizmetleri anlaşmaları ulusal havayolları yararına düzenleniyordu. Bu durum, doksanlı yılların başında etkin rakiplerin az olması sonucunu doğurmuştur. Ancak bu düzenin, AB’nin İşleyişine İlişkin Anlaşma’nın 119. Maddesinde yer alan “serbest rekabetli açık pazar”

¹⁵³ John McCormick, **Avrupa Birliği Siyaseti**,  eviren: Doğancan  zsel, Adres Yayınları, 1. Baskı, Temmuz 2015, s.s. 391-392.

yönündeki AB ilkeleriyle uyumlu olmadığı görülmüştür. Bu nedenle 1980'lerin sonunda AB içi uçuş operasyonları önündeki engeller yavaş yavaş kaldırılmaya başlanmıştır. Ancak yine de ticari nedenlerle, yerleşik bayrak taşıyıcıları kendilerine tanınan özgürlüklerden tam olarak yararlanamamışlardır. Örneğin, Iberia'nın İspanya'da başlayan ve biten uçuş faaliyetlerinin daha fazla olduğu, keza Lufthansa'nın da Almanya içinde uçuşlara ağırlık vermeye devam ettiği görülmüştür. Serbestleştirilmiş pazarda var olan fırsatları kapsamlı şekilde kullanan düşük maliyetli taşıyıcılar ile bayrak taşıyıcıları arasında fark oluşmuştur.¹⁵⁴

2.5.1. Tek Avrupa Hava Sahası (Single European Sky-SES)

Topluluk, Avrupa içerisinde giderek artan havacılık sorunlarına bütünsel yaklaşım ile çözüm arayışına girmiş ve Avrupa hava sahasının bütünleştirilmesi çalışmalarına başlamıştır. Gelecekte yaşanması öngörülen kapasite yetersizlikleri ve artan hava güvenliği sorunları bu girişimde itici güç olmuştur. Bu doğrultuda, Tek Avrupa Hava Sahası Hava Trafik Yönetimi Araştırmaları (Single European Sky Air Traffic Management Researches-SESAR) oluşturularak, havacılık sektörünün en gelişmiş teknolojilerle yönetilmesi amaçlanmıştır. Ayrıca taşımacılığın en önemli ve hassas alanlarından güvenlik konusunda Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (European Aviation Security Agency-EASA) yetkilendirilmiştir. AB, Tek Avrupa Hava Sahası girişimlerinde Eurocontrol'ün deneyimlerinde de yararlanmaya çalışmıştır.

Konsey, 17 Haziran 1999 tarihinde Komisyon'dan Avrupa'daki hava trafiğindeki gecikmeleri ve sıklıklağı azaltmak amacıyla mevcut ve alınacak yeni önlemler hakkında bir bildiri sunmasını talep etmiştir. Durum değerlendirmesiyle birlikte, bu alanda yapılan tüm çalışmalara rağmen; hava trafik yönetiminin idaresi, iç pazarın işlemesi, çevrenin korunması ve diğer iyileştirmeler konusunda Topluluk politikaları oluşturulabilmesi için yeni aksiyonlar alınması gerektiği sonucuna varılmıştır. Eurocontrol, Avrupa Sivil Havacılık Konferansı Ulaştırma Bakanları'nın talebi üzerine gelecek 15 yıl boyunca kullanıcıların ihtiyaçlarını karşılamak için

¹⁵⁴ Burghouwt, Guillaume, Pablo Mendes De Leonand Jaap De Wit, **a.g.m.** p. 7.

tasarlanmış bir strateji geliştirmiştir. Hava trafik yönetimi reformunun öncelikli olduğu vurgulanmıştır. Avrupa içinde kara ulaşımında ortadan kalkan sınırların havacılıkta da geçerli olması; kişilerin, malların ve hizmetlerin sınırların ötesinde serbest dolaşımına izin verilmesi gerektiği belirtilmiştir. Komisyon ayrıca askeri ve sivil otoritelerden oluşan bir grubun yetkilendirilerek, üye ülkelerdeki hava trafiği kontrolünün sağlanmasını, Eurocontrol'ün ise bu grubun çalışmalarına teknik destek vermesi talebinde bulunmuştur.

Tek Avrupa Hava Sahası (SES) ilk kez 2000 yılında Avrupa Komisyonu tarafından önerilmiştir. Hizmetlerin iyileştirilerek gecikmelerin azaltılması, maliyetlerin düşürülmesi, Avrupa hava trafik yönetiminin verimliliğinin sağlanması ve bölgeyi geleceğe hazırlayabilmek amacıyla ek kapasite oluşturulması amaçlanmıştır. Ancak amaçlandığı şekilde uygulamaya koyulamamıştır.

2008 yılına gelindiğinde hava taşımacılığına talebin büyük oranda arttığı, 4.700 ticari uçakla günlük 28.000 uçuşun hava trafik yönetimi ile altyapı kapasitesini zorladığı görülmüştür. Trafiğin artması beraberinde güvenlik gereksinimlerinin iyileştirilmesi gerekliliğini getirmiş, aynı zamanda çevre bilincinin artması havacılık sektörüne de baskı yapmaya başlamıştır. Bu sebeplerle Komisyon bir teklif paketi hazırlayarak öncelikle performans ve çevresel sorunlar ile başa çıkabilmek için Tek Avrupa Hava Sahası mevzuatı çerçevesinin daha iyi belirlenmesi gerektiğini belirtmiştir. İkinci olarak SESAR programının geleceğin teknolojisini sağlayacağı, üçüncü olarak EASA'nın havaalanları, hava trafik yönetimi ve hava seyrüsefer hizmetlerinden de sorumlu olacağı, son olarak havalimanı kapasitesi, verimliliği ve güvenliği için eylem planının uygulanması gerektiği vurgulanmıştır. Bu girişime Tek Avrupa Hava Sahası II (SES II) adı verilmiştir.

Tek Avrupa Hava Sahası projesinin teknolojik ayağını oluşturan SESAR'ın amacı, altyapının modernleştirilmesi ve kapasitenin optimize edilmesidir. 2014 yılının Aralık ayında Ulaştırma Sorumlu Komisyon Üyesi Violeta Bulc ile SESAR Dağıtım İttifakı Konsorsiyumu arasında imzalanan ortaklık anlaşması ile ortak projelerin geliştirilmesi ve Avrupa'nın Hava Trafik Yönetimi (ATM) sisteminin

modernize edilmesi için; havayollarının, havalimanı işletmecilerinin ve hava navigasyon sağlayıcılarının 3 milyar Avrodan faydalanabilmesi hedeflenmiştir. Tanımlama aşaması 2004 olan SESAR'ın, geliştirme aşaması 2008-2013, dağıtım aşaması ise 2014-2020 yılları olarak belirlenmiştir.¹⁵⁵

Ancak Avrupa'da arka arkaya yaşanan krizler, devletlerin aksiyon alma konusunda eksikliği, son olarak yaşanan Covid-19 pandemisinin sebep olduğu olumsuzluklar Tek Avrupa Hava Sahası İnisiyatifinin günümüzde hedeflenen başarıya ulaşamadığını göstermektedir. IATA bu konuda Avrupa Birliği'ni uyarmakta ve Avrupa Komisyonu'nun bu inisiyatifi desteklememesi halinde tamamen çökebileceği uyarısında bulunmaktadır. SES'in sürdürülebilir, verimli bir Avrupa hava sahası hedefinin güvenlik performansını ve kapasiteyi arttıracak, gecikmeleri azaltacak, Avrupa GSYİH'sine katkıda bulunacak, istihdam yaratacak, havacılık emisyonlarını yüzde 10'a kadar azaltacak öngörülüyordu. Ancak hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcılarının ulaşılabilir hedeflere odaklanmaması ve yeterli gözetimin yapılamaması bu girişimin başarısını sekteye uğratmaktadır.

2.5.2. Avrupa Tek Havacılık Pazarı

Avrupa Birliği havacılık pazarının gelişimi; havayolu lisansları, pazara erişim ve fiyatlara dair liberalizasyon paketlerinin oluşturulmasıyla hız kazanmıştır. Birliğin amacı hava pazarı önündeki engelleri kaldırmak olmuştur. Havacılık pazarının oluşturulmasında atılan adımlarla fiyatlarda düşüş kaydedildiği, etkin rekabet için uygun ortam tesis edildiği, hizmet kalitesi, güvenlik gibi hususlarda ilerleme sağlandığı görülmüştür.

Avrupa havacılık pazarının hukuki yapısı, havacılık sektöründe ilk kapsamlı hukuki düzenlemenin yapıldığı 1992 yılına dayanmaktadır. 2407/92 sayılı hava taşıyıcılarına lisans verilmesine dair Konsey Yönetmeliği, 2408/92 sayılı Topluluk hava taşıyıcılarının Topluluk içi rotalara erişimi ve 2409/92 sayılı hava hizmetleri

¹⁵⁵ European Commission, DG Mobility and Transport, Welcome to the SESAR project, 2014, (Çevrimiçi) <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/sesar/>, 19.03.2022.

cretleri ve tarifelerine dair yönetmelikler bahse konu  ynergedir. 2008 yılında yayımlanan 1008 sayılı yönerge ile Avrupa havacılık sektörünün hukuki altyapısı yeniden yapılandırılmıştır. Bahse konu yönerge ile Topluluk bünyesinde hava taşımacılığı yapmak isteyenlerin sahip olması gereken lisansların verilmesi, iptali ve sresinin belirlenmesi gibi hususlarla birlikte, hava taşımacılığı hizmetlerinin fiyatlarının belirlenmesine yönelik birtakım düzenlemeler de yapılmıştır.¹⁵⁶

2.5.2.1. Havayolu Taşıyıcılarının Lisanslandırılması

2407/92 sayılı Konsey Yönetmeliği ile hava taşıyıcılarına lisans verilmesine dair detaylar belirlenmiştir. İç pazarın malların, kişilerin, hizmetlerin ve sermayenin serbest dolaşımının sağlandığı, i sınırların olmadığı bir alanı kapsayacağı göz önünde bulundurularak, havayolu taşıyıcılarının lisanslandırılmasına ilişkin ortak kuralların kabul edilmesine karar verilmiştir. Lisans başvurusunda bulunan teşebbüslerin konumu ve kontrolü ile ilgili olarak ayrımcılığa uğramaması gerektiğine karar verilmiştir. Ekonomik ve teknik açıdan yetkin olan, sigorta sahibi havayolu işletmelerine ye devletlerce lisans verilebilecektir. Bahse konu düzenleme öncesi havayolları yalnızca yesi oldukları devletlerden lisans alabilmekte iken, bu şart kaldırılmıştır.

29 Eylül 2008 tarih ve (EC) 1008/2008 sayılı Tüzük ile bir havayolunun işletme lisansı alması ve uçuş yapması için gerekli tüm şartlar erevesi yeniden belirlenmiştir. Havayolu, ana faaliyet merkezi ye ülkelerden birinde olması koşuluyla lisans almak için herhangi başka bir ye devlete başvuruda bulunabilecektir. Hava taşıyıcısının işletme ruhsatı almak ve uçuş yapmak için sağlaması gereken koşullar aşığıdaki gibidir;

- ana faaliyet merkezinin söz konusu ye devlette bulunması,

¹⁵⁶ EUR-Lex, Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community (Recast) (Text with EEA relevance), evrimii <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32008R1008>, 02.03.2022.

- sivil havacılık otoritesi tarafından verilen Hava Operatörü Sertifikası'na (Air Operator Certificate-AOC) sahip olması,
- mülkiyet veya kiralama sözleşmesi yoluyla en az bir uçağa sahip olması,
- asıl faaliyet alanının hava taşımacılığı olması,
- şirket yapısının, mevzuatta belirtilen gereklilikleri karşılamaya imkân vermesi,
- şirketin en az %50'sinin o üye devlet vatandaşlarına ait olması,
- finansal gereklilikleri karşılaması,
- sigorta yeterliliğini sağlaması,
- havacılık sektöründe itibar sahibi olması.¹⁵⁷

2407/92 sayılı hava taşıyıcılarının lisanslandırılmasına ilişkin Konsey Tüzüğü kapsamında yönetilen 'sahiplik ve etkin yönetim' ilkesinden bahsetmekte fayda vardır. 'Ownership and control' olarak anılan ilke; Türkçede 'sahiplik ve etkin yönetim', 'sahiplik ve yönetimde etkin kontrol', 'havayolu mülkiyeti ve kontrolü' gibi ifadelerle kullanılmaktadır. Havayolu ulaştırma sektöründe bu ifade; havayolu işletmesinin bahse konu devletin esas itibarıyla sahip olduğu ve etkin bir şekilde kontrol ettiği şirket anlamına gelmektedir. Taraf devlette faaliyet gösteren havayolu şirketlerinde yabancı uyrukluların sahip olduğu hisse yüzdeleri ve şirket yönetimindeki ağırlık oranlarını göstermektedir.

Tanımlamasından da anlaşılacağı üzere, sahiplik ve etkin yönetim kısıtlamalarının iki boyutu söz konusudur. Birincisi, yabancı uyrukluların havayollarında sahip olabilecekleri sermayeye net sınırlar koymaktadır. Örneğin; ABD, havayollarının yabancı mülkiyetine %25'lik bir sınır koyarken, Japonya %33, Avrupa Birliği ise üye devlet havayollarının AB dışı mülkiyetini %49 ile sınırlandırmaktadır. İkinci boyut ise, devletler arası havacılık anlaşmalarında yer alan vatandaşlık hükümlerinden kaynaklanmaktadır. Havacılık anlaşmaları kapsamında verilen trafik hakları, söz konusu devlet vatandaşının sahip olduğu havayolu tarafından

¹⁵⁷ Ender Gerede, A Study on the Possible Effects of Horizontal Agreements Between Airlines Registered in Turkey: A Managerial Perspective, **Electronic Journal of Social Sciences**, Winter-2016 Volume:15 Issue:56, (Çevrimiçi) <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/229638>, p. 126, 11.01.2021.

etkin bir şekilde kullanılmalıdır. Havayolu mülkiyeti sayısal oranlarla tespit edilebilirken, ‘etkin kontrol’ hususu muallak olarak kalmıştır. Çünkü, bir yatırımcının yatırım yaptığı havayolunun yönetiminde sahip olduğu etki düzeyini sayısal olarak ifade etmek her zaman mümkün olmamıştır.¹⁵⁸

Şikago Konvansiyonu, mülkiyet ve kontrol üzerinde vatandaşlığa dayalı doğrudan bir sınırlama getirmemektedir. Ancak, devletler kendi aralarında yaptığı müzakereler sonucu elde ettikleri trafik haklarını üçüncü taraf taşıyıcılardan korumak amacıyla kısıtlamalar yoluna gitmiştir. Geçmişte sahiplik ve kontrol kısıtlamaları havayollarının genellikle devlete ait olması, ticari odaklı olmaması gibi sebeplerle daha az öneme sahip olmuştur. Ancak, havayolu özelleştirmelerinin artması ve sektörün küreselleşmesiyle birlikte yabancı sermayeye erişmek ve uçuşlarını uluslararası düzeyde genişletmek isteyen havayolları için bu ilke sorunlar doğurmaya başlamıştır. Havayolları ittifaklara katılım yoluyla bahse konu sorunlara pek de parlak olmayan çözüm arayışlarına girmiştir. Yabancı mülkiyet ve kontrolün ticari faydalarına erişimi için bu girişimlerin yetersiz kaldığı görülmüştür.¹⁵⁹

‘Sahiplik ve etkin yönetim’ ilkesi AB üye devletleri dahil olmak üzere tüm Avrupa Ekonomik Alanı üyelerini kapsamaktadır. Bu ilke; bir havayolu şirketinin pazara giriş hakkından yararlanabilmesi için sahip olması gereken nitelikleri tanımlamakta olup, bu nitelikleri taşımayan firmalar pazara girememektedir.¹⁶⁰ 2008 yılında hava taşıyıcılarının lisanslandırılmasına ilişkin 2407/92 sayılı Tüzük; Topluluk hava taşıyıcılarının Topluluk içi uçuşlara erişimine ilişkin 2408/92 sayılı Tüzük ve 2409/92 sayılı hava hizmetleri ücret ve seviyelerine dair Tüzük ile birleştirilerek yenilenmiştir.

¹⁵⁸ CAPA, “Airline ownership and control rules: at once both irrelevant and enduring”, 5 June 2017, (Çevrimiçi) <https://centreforaviation.com/analysis/reports/airline-ownership-and-control-rules-at-once-both-irrelevant-and-enduring-345816>, 05.02.2022.

¹⁵⁹ UK CAA, Ownership and Control Liberalisation a discussion paper, CAP 769, October 2006, (Çevrimiçi) <https://publicapps.caa.co.uk/docs/33/CAP769.pdf> p. 1, 28.11.2022.

¹⁶⁰ A.e., p. 125.

Avrupa içinde mülkiyet ve kontrol kısıtlamalarının kaldırılması, Avrupa'nın serbestleştirilmiş sınırları içinde varış noktalarına uçuş seferleri düzenleyen ve genellikle lisans veren ülke ile bağlantısız olarak hizmet sunan Ryanair ve easyJet gibi havayollarının ortaya çıkmasını sağlamıştır. Ticari açıdan başarılı bu havayolları için, hangi Avrupa vatandaşının şirkette hisse sahibi olduğu önemsiz hale gelmiştir.¹⁶¹

Sahiplik ve etkin kontrol ilkesinin liberalleştirilmesiyle son dönemde ortaya çıkan önemli havayollarından biri Wizz Air'dir. 2004 yılında merkezi Budapeşte, Macaristan olarak kurulan Wizz Air ultra düşük maliyetli havayolu yapısıyla faaliyet göstermektedir. Ağırlıklı olarak merkez havalimanlarını değil ikincil olanları kullanmaktadır. Wizz Air'in dahil olduğu Wizz Air Group, altında oluşturduğu havayolları ile AB içinde ve üçüncü ülkelerde faaliyet göstermektedir. Son durumda holding altında yer alan Wizz Air, Wizz Air UK ve Wizz Air Abu Dhabi operasyonları ile taşımacılıkta oldukça etkin bir yere sahip olmuşlardır. Wizz Air UK, Brexit sonrası İngiltere ile Avrupa operasyonlarının devam ettirilebilmesi için kurulmuştur.¹⁶²

2.5.2.2. Havayolu Taşıyıcılarının Topluluk İçi Rotalara Erişimi

2408/92 sayılı yönetmelikle Topluluk içinde hava taşımacılığı sektörünün gelişimini teşvik etmek, yolculara sunulan hizmetleri iyileştirmek amacıyla birden fazla havayolunun atanması ve beşinci trafik hakkı ile kabotaj haklarında kısıtlamaların kaldırılması gündeme getirilmiştir. Böylece Topluluk hava taşıyıcılarının AB içinde yer alan tüm rotalarda serbest bir şekilde erişebilmesi, mevcut kısıtlamaların ortadan kaldırılması amaçlanmıştır.¹⁶³

Havayolu taşıyıcıları için kaldırılan pazara erişim kısıtlaması ile havayolları diledikleri rotalarda uçuş gerçekleştirebilmeye başlamıştır. Grafik 7'de bir örneği

¹⁶¹ A.e., p. 8.

¹⁶² CAPA, (Çevrimiçi) <https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/>, 02.08.2022.

¹⁶³ Council Regulation (EEC), No 2408/92 of 23 July 1992 on access for Community air carriers to intra-Community air routes, (Çevrimiçi) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex:31992R2408>, 09.08.2022.

verildiği üzere İrlanda kayıtlı bir havayolu olan Ryanair'in Roma-Katanya gibi İtalya içi bir rotada faaliyet gösterebilmesinin önü açılmıştır.

2.5.2.3. Hava Hizmetleri Ücret Tarifelerinin Düzenlenmesi

2409/92 sayılı yönetmelik ile Topluluk içinde taşıma için hava hizmetlerinde ücret ve seviyelerin belirlenmesi için uygulanacak kriterler belirlenmiştir. Yönetmelik, Topluluk hava taşıyıcıları dışındaki hava taşıyıcıları tarafından uygulanan ücretler için geçerli olmayacak, yalnızca Topluluk hava taşıyıcıları mevcut ücretlerden daha düşük ücret sunma hakkına sahip olabilecektir. Taşıyıcılar ücretleri serbestçe belirlerken, pazar şartlarını göz önünde bulundurmak zorundadırlar. Pazar şartlarına uygun olmayan fazla düşük ücretler veya fazla sayıda belirlenen ücretlere Komisyonun müdahale etme hakkı saklıdır.¹⁶⁴

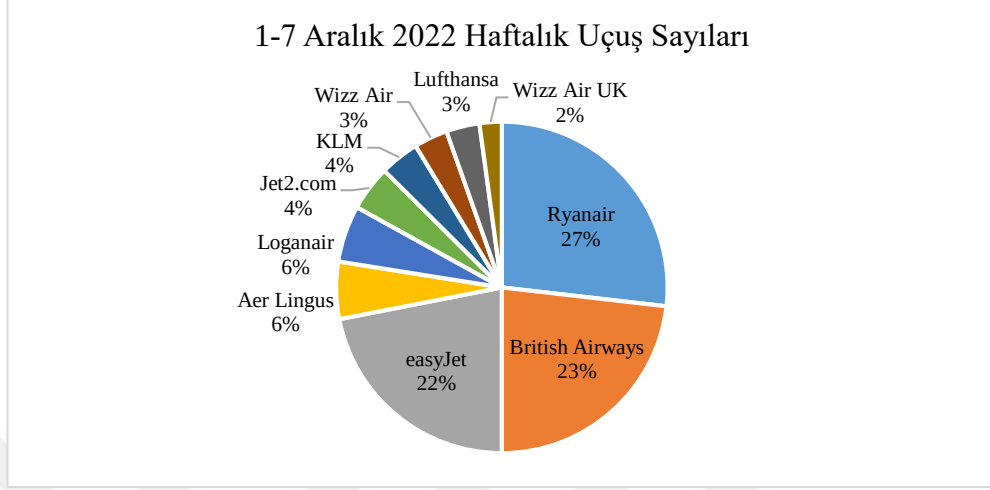
2.5.2.4. AB Havacılık Pazarının Liberalleşmesinin Havayollarına Etkileri

Avrupa havacılık pazarının serbestleşmesiyle birlikte varış noktaları, kapasite, uçuş sayıları, tarife düzenlemeleri, pazara erişim, ücretler gibi hususlarda kısıtlamalar kaldırılmıştır. Bu gelişmeler hava trafiğini arttırırken, ticaret ve ekonominin gelişimine de katkı sağlamıştır. Diğer yandan serbestleşmeyle birlikte faaliyetlerini arttıran düşük maliyetli taşıyıcıların network taşıyıcıları üzerinde baskı oluşturduğu görülmüştür. Hatta kimi ülkelerde LCC'lerin pazar payları, bayrak taşıyıcı havayolu şirketlerinin dahi üzerine çıkmıştır.

Çalışmada, Avrupalı menşe ülke taşıyıcılarının son dönemde menşe ülkeleri ile Avrupa pazarı arasında uçuş faaliyetlerine yer verilerek değerlendirmeler yapılmıştır. İtalya başta olmak üzere Birleşik Krallık, İspanya ve Romanya gibi ülkelerde düşük maliyetli taşıyıcıların network taşıyıcılara göre daha fazla uçuş gerçekleştirdiği görülmektedir.

¹⁶⁴ Council Regulation (EEC), No 2408/92 of 23 July 1992 on fares and rates for air services, (Çevrimiçi) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31992R2409>, 09.08.2022.

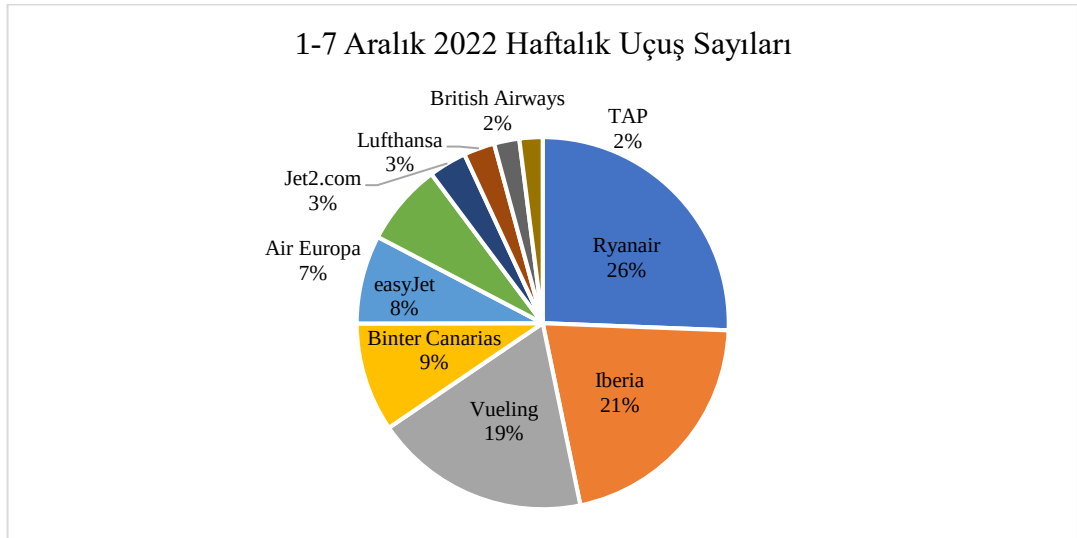
Grafik 2: Birleşik Krallık-Avrupa Pazarı Havayolları Uçuş Oranları, 2022



Kaynak: OAG (Official Aviation Guide of the Airways) verileri ile yazar tarafından hazırlanmıştır.

Grafik 2’de 2022 Aralık ayı son haftasında Birleşik Krallık ile Avrupa noktaları arasında uçuş düzenleyen havayollarının uçuş sayılarına dair verilere yer verilmiştir. Buna göre haftada 4.505 frekans uçuş gerçekleştiren Ryanair %27’lik oranla pazarda ilk sıradadır. Bayrak taşıyıcı British Airways %23 ile ikinci sırada, bir diğer LCC easyJet ise %22 ile üçüncü sıradadır.

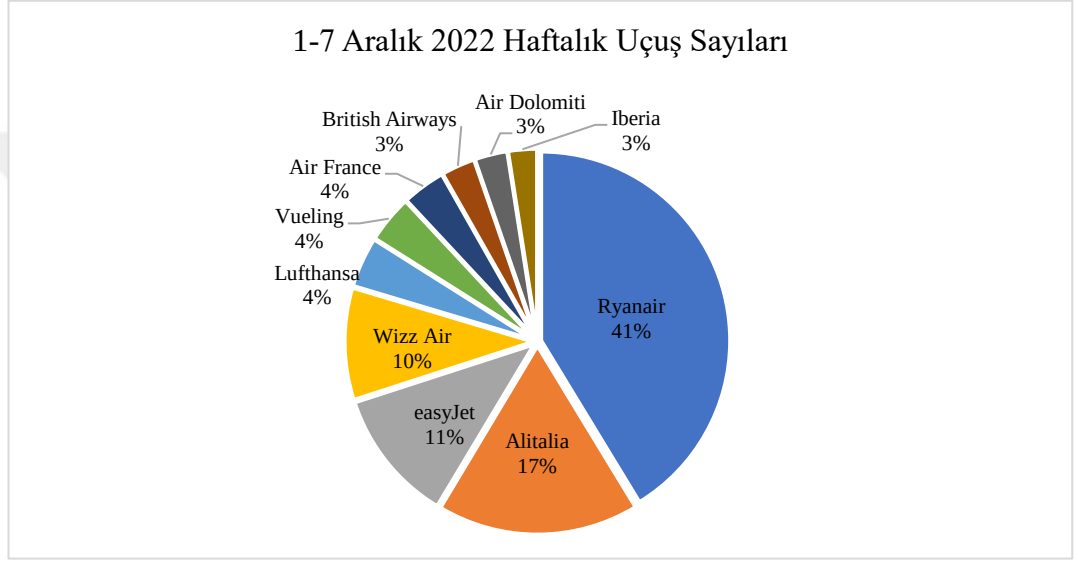
Grafik 3: İspanya-Avrupa Pazarı Havayolları Uçuş Oranları, 2022



Kaynak: OAG verileri ile yazar tarafından hazırlanmıştır.

Grafik 3'te görülebileceği üzere İspanya-Avrupa arası pazarda da Ryanair hâkim konumdadır. Ayrıca Vueling, Jet2.com, easyJet gibi diğer LCC'ler de önemli ölçüde pazarda pay sahibidir. İspanya milli taşıyıcısı Iberia ise %21'lik oran ile ikinci sırada yer almaktadır.

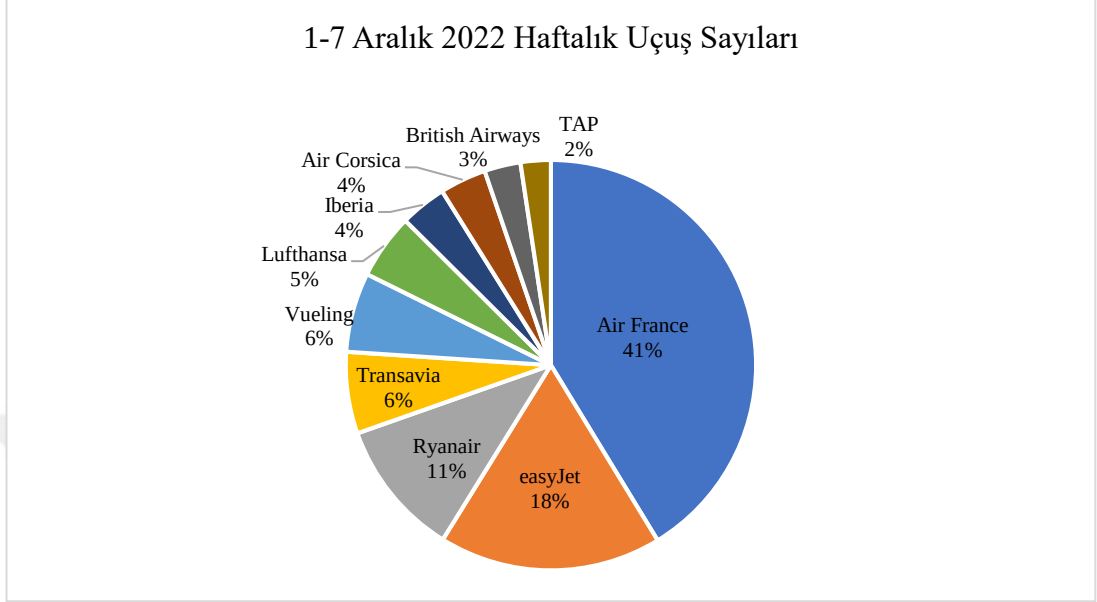
Grafik 4: İtalya-Avrupa Pazarı Havayolları Uçuş Oranları, 2022



Kaynak: OAG verileri ile yazar tarafından hazırlanmıştır.

Ryanair İtalya'da bayrak taşıyıcısı Alitalia'ya göre oldukça baskın konumdadır. İtalya-Avrupa arasında 2022 Aralık ayı ilk haftasında 4.674 uçuş gerçekleştirirken aynı dönemde Alitalia 1.957 uçuş gerçekleştirmiştir. Pazarda easyJet, Wizz Air, Vueling havayollarının da etkili olduğu görülmektedir.

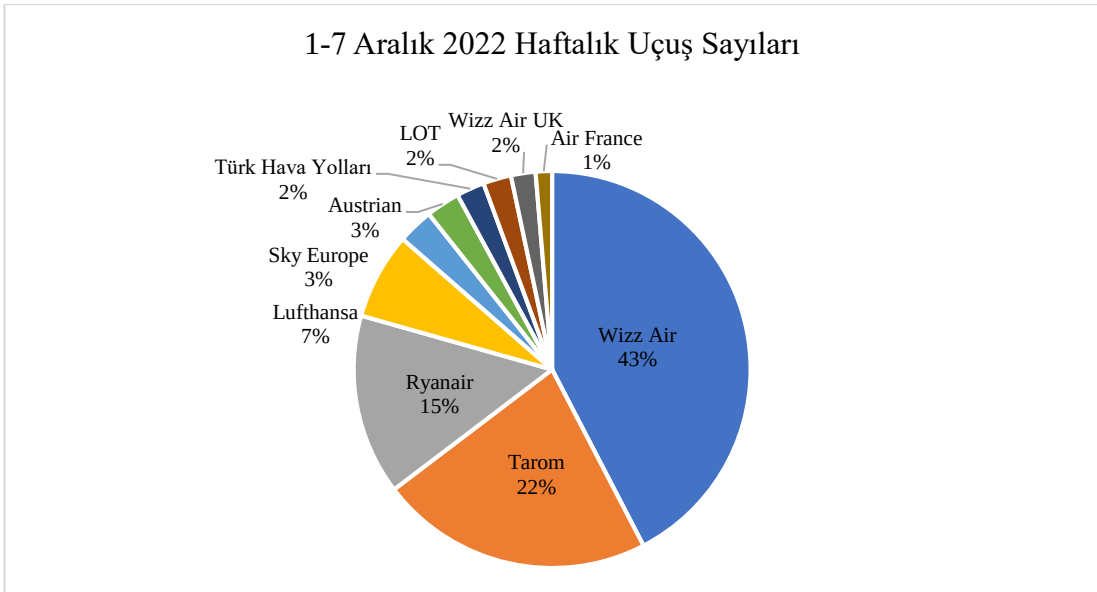
Grafik 5: Fransa-Avrupa Pazarı Havayolları Uçuş Oranları, 2022



Kaynak: OAG verileri ile yazar tarafından hazırlanmıştır.

Fransa-Avrupa pazarında bayrak taşıyıcı Air France'ın hakimiyeti devam etmektedir. Air France %41 oranında pazar payına sahipken, LCC'lerden easyJet'in %18 ve Ryanair'in %11 oranında pazar payına sahip olduğu görülmektedir.

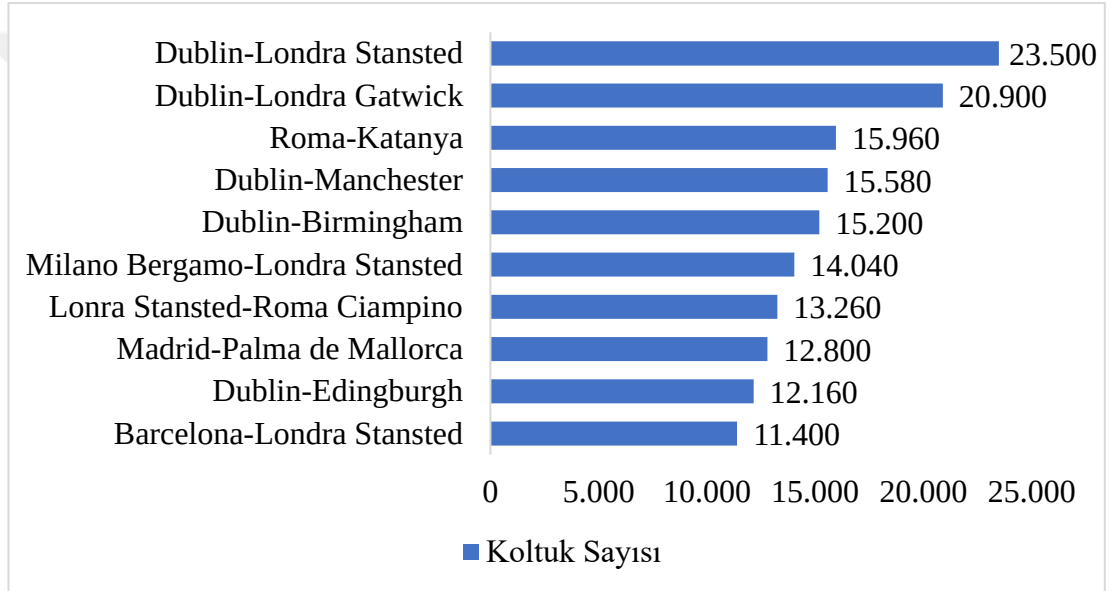
Grafik 6: Romanya-Avrupa Pazarı Havayolları Uçuş Oranları, 2022



Kaynak: OAG verileri ile yazar tarafından hazırlanmıştır.

Romanya pazarında lider konumda olan Wizz Air, yolculara uygun fiyatlar ve geniş uçuş ağı sunma söylemleri ile pazara giriş yapmıştır. 2022 yılında Bükreş'teki merkezine 5 uçak daha ekleyerek toplam uçak sayısını 17'ye çıkarttığını, Romanya'nın bazı önemli şehirlerinde de kapasite arttırdığını açıklamıştır. Ülkenin bayrak taşıyıcısı Tarom ise Romanya-Avrupa pazarında %22'lik payı ile Wizz Air'in gerisinde kalmıştır.

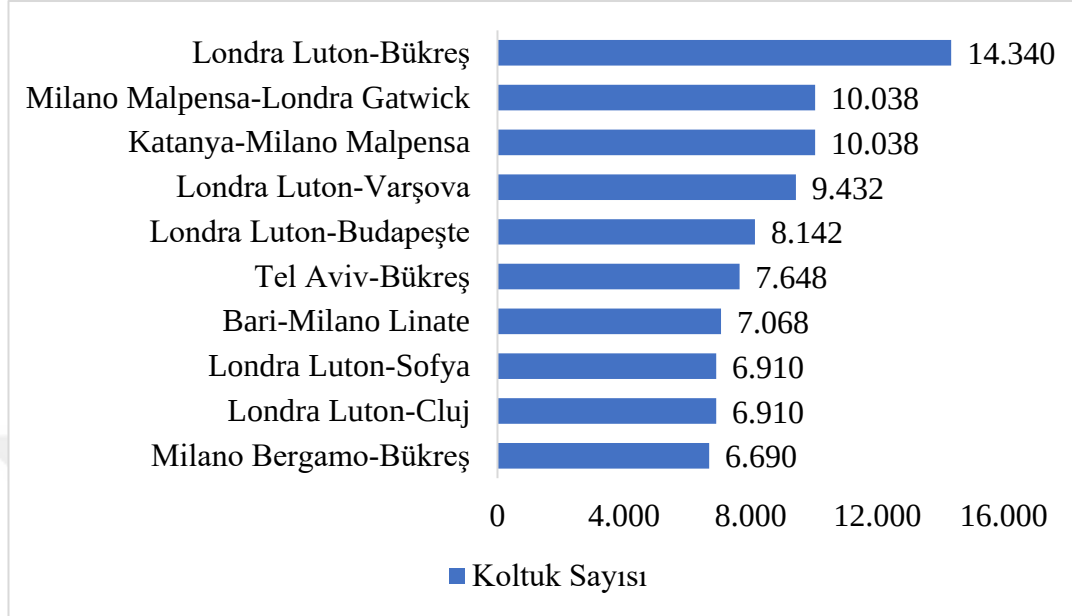
Grafik 7: Ryanair Uçuş Rotaları, 2022



Kaynak: CAPA (Center for Aviation) ve OAG verileri ile yazar tarafından hazırlanmıştır.

Grafik 7'de Ryanair tarafından 2022 yılı Aralık ayı son haftasında yolculara sunulan koltuk sayısı gösterilmektedir. Ryanair, Dublin kayıtlı bir havayolu işletmesi olup Londra Stansted havalimanı merkezlidir. Buna rağmen Roma-Katanya gibi İtalya içi ve Madrid-Palma de Mallarco gibi İspanya içi güzergahlarda da etkin olduğu görülmektedir.

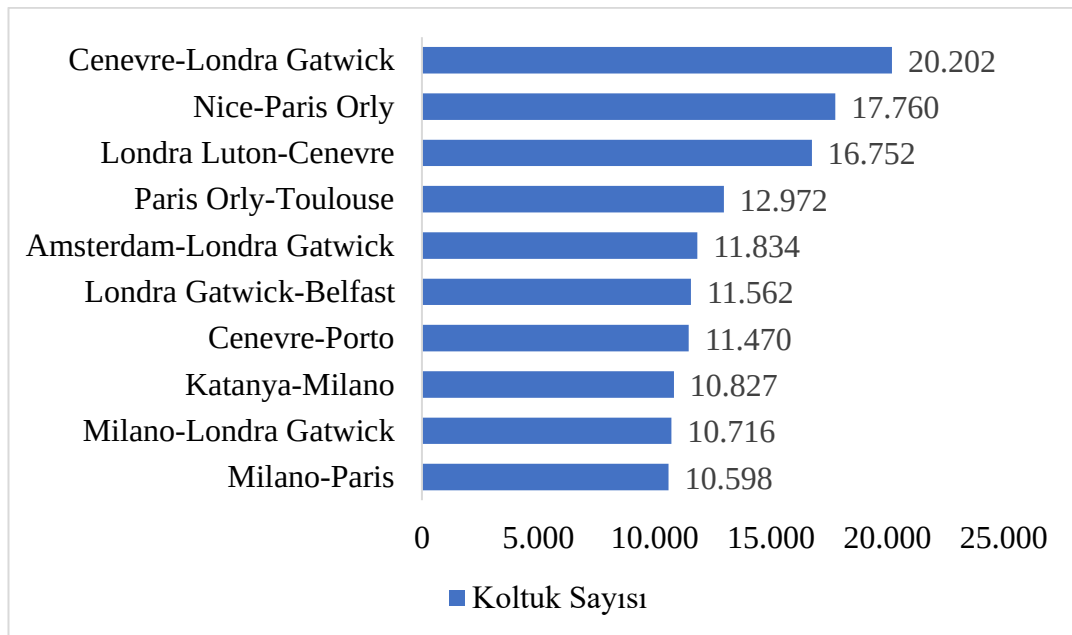
Grafik 8: Wizz Air Uçuş Rotaları, 2022



Kaynak: CAPA ve OAG verileri ile yazar tarafından hazırlanmıştır.

Grafik 8’de gösterilen Wizz Air seferleri ise, havayolunun Budapeşte merkezli olmasına rağmen farklı ülkeler arasında sunduğu koltuk kapasitelerine dikkat çekmektedir. Veriler 2022 yılı Aralık ayı son haftasına aittir.

Grafik 9: easyJet Uçuş Rotaları, 2022



Kaynak: CAPA ve OAG verileri ile yazar tarafından hazırlanmıştır.

EasyJet'in ana merkezi Londra Gatwick havalimanı olup, buradan 600'den fazla rotada sefer düzenlemektedir. Avrupa'nın en büyük düşük maliyetli taşıyıcılarından biri olan easyJet, Avrupa'nın yanı sıra Kuzey Afrika ve İsrail'e de uçuşlar düzenlemektedir. EasyJet'in de yalnızca Birleşik Krallık içindeki noktalar arasında değil; örneğin Nice-Paris Orly gibi Fransa içi rotalarda sefer düzenlediği görülmektedir. Easyjet, Türkiye-Birleşik Krallık pazarında da önemli bir yere sahiptir. İki ülke arasında mevcut hava ulaştırma anlaşması kapsamında İngiltere çıkışlı seferler düzenleyen havayolu, serbestleşme ile farklı noktalardan da Türkiye'ye uçuş gerçekleştirebilecektir.

2.5.3. AB Dış Havacılık Politikası

Avrupa Birliği dış havacılık politikası, AB ile üçüncü ülkeler arasındaki havacılık pazarlarının serbestleştirilmesiyle karşılıklı fayda sağlanması amacına odaklanmaktadır. Pazarların açılması yeni ekonomik ve yatırım fırsatları yaratabilecektir. AB içinde havacılık pazarının serbestleştirilmesi örneğine dayanılarak, uluslararası pazarın açılması hava taşımacılığı talebinde büyümeye, yolcular için daha fazla seçeneğe ve hava taşıyıcıları için yeni pazarlar anlamına gelecektir. Aynı zamanda serbestleştirme, rekabet kuralları, devlet yardımları, standartlar açısından düzenlemeler yapılması uluslararası düzeyde adil rekabeti sağlayabilecektir.¹⁶⁵

AB ile dış ortakları arasında üç seviyede anlaşmadan bahsetmek mümkündür:

- Yatay Anlaşmalar (Horizontal Agreements), üçüncü ülkelerin tüm AB üye devletleriyle önceden var olan ikili hava ulaştırma anlaşmalarını değiştirmektedir.
- Avrupa Ortak Havacılık Alanı (ECAA) anlaşmaları, dış ortaklar havacılık kurallarına ilişkin AB mevzuatını benimsemektedir.

¹⁶⁵ Panayotis Christidis, "Four shades of Open Skies: European Union and four main external Partners", **Journal of Transport Geography**, 2016, p. 107., (Çevrimiçi) <https://www.sciencedirect.com/journal/journal-of-transport-geography>, 03.09.2022.

- Kilit Stratejik Ortak (Key Strategic Partner) ile daha geniş serbestleşme öngörülere, havayolu mülkiyetinin serbestleştirilmesinin yanı sıra emniyet, güvenlik, rekabet, çevre ve yolcu hakları konularında düzenleyici yakınlaşma için süreçler oluşturan anlaşmalar yapılır.¹⁶⁶

AB'nin dış havacılık politikasının ortaya çıkış noktası, Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın 5 Kasım 2002 tarihli "open skies" olarak adlandırılan açık semalar kararlarına dayanmaktadır. Bu karar ile uluslararası hava hizmetleri düzenlemeleri konusunda AB ile üye devletler arasındaki yetki dağılımına açıklık getirilmiştir. Geleneksel çizginin dışında, devletlerin ikili anlaşmalarla yürüttüğü dış havacılık hizmetlerinde AB, münhasır yetkilere sahip bir aktör olarak ortaya çıkmıştır. Bu alandaki müzakereler Avrupa Komisyonu ve AB üye devletleri arasında yakın iş birliği ve koordinasyon içerisinde yürütülecektir.¹⁶⁷

Mahkeme, bahse konu ikili anlaşmalarda yer alan aşağıdaki hükümlerin AB hukukuna aykırı olduğuna karar vermiştir;

- a) havalimanı slotlarının tahsisine ilişkin hükümler,
- b) Avrupa içi hava hizmetlerinin fiyatlandırmasını, ücretlerini ve oranlarını düzenleyen hükümler,
- c) bilgisayar rezervasyon sistemlerine ilişkin anlaşmalar ve
- d) açık gökyüzü anlaşmaları kapsamında, yalnızca belirli bir anlaşmaya taraf olan AB üyesi devlet vatandaşları tarafından önemli ölçüde sahip olunan ve etkin bir şekilde kontrol edilen havayollarına izin verme hakkını saklı tutan hükümler.¹⁶⁸

¹⁶⁶ Megersa Abate, Panayotis Christidis, "Economic Effects of the EU External Aviation Policy", **JRC Science for Policy Report**, 2017, p. 1., (Çevrimiçi) <https://publications.jrc.ec.europa.eu>, 18.11.2022.

¹⁶⁷ European Commission, External Aviation Policy, (Çevrimiçi) https://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/external_aviation_policy_en#:~:text=E%20external%20aviation%20policy%20was,with%20EU%20law%20%E2%80%93%20Horizontal%20Agreements%20,03.04.2021.

¹⁶⁸ Abeyratne Ruwantissa, The Decision of the European Court of Justice on Open Skies- How Can We Take Liberalization to the Next Level, **Journal of Air Law and Commerce** 68, 2003, p. 489, (Çevrimiçi) <https://scholar.smu.edu/jalc/vol68/iss3/2>, 03.04.2022.

ABAD kararı, birçok yönden uluslararası hava taşımacılığı aktörleri tarafından uzun süredir beklenen bir dönüm noktası olarak nitelendirilmiştir. Brüksel'deki politikacılar, üye devletler ve ABD kararın iyi düşünülmüş ve adil olduğu konusunda hemfikir olmuşlardır. Ancak sonrasında tarafların kararı farklı yorumladığı ortaya çıkmıştır. Avrupa Komisyonu, kararı Topluluk havacılığı için 'zafer' olarak nitelendirerek, AB içindeki uluslararası havacılık faaliyetlerinin tamamen yeniden yapılandırılmasını ima etmiş fakat, üye devletler ve ABD bazı küçük değişiklikler ile mevcut anlaşmaların AT hukuku ile uyumlu hale getirileceğini savunmuştur. Karar gününde AB Ulaştırma Komiseri Loyola de Palacio, kararın uluslararası havacılık için yeni, tutarlı ve dinamik bir Avrupa politikası geliştirmeye yönelik büyük bir adım olduğunu belirtirken, Birleşik Krallık Hükümeti bu yoruma katılmadığını açıklamıştır. ABD de üye devletlerle tek tek müzakere yapmaya istekli olduğunun altını çizmiştir.¹⁶⁹

Serbestleştirmenin uygulanabilmesi için AB ile üçüncü devletler arasında yapılan anlaşmaların Topluluk hava taşımacılığı şartlarına uygun hale getirilmesi öngörülmüştür. Bununla; örneğin KLM'in yalnızca menşei ülkesi Hollanda'nın bir şehriden Brezilya'ya değil, başka bir ülkenin şehriden de -burada bir kuruluşunun olması şartıyla- Brezilya'ya uçuş seferi düzenleme hakkının sağlanması amaçlanmıştır. 2014 yılına gelindiğinde hava taşıyıcısının gerçek uyruğuna dayanan 'geleneksel' hava taşıyıcısı kavramını içeren yaklaşık 3000 ikili anlaşmanın 1000'den fazlası, AB hava taşıyıcısı hükmünü kapsayacak şekilde yenilenmiştir.¹⁷⁰

2005 yılında Konsey ve Komisyon tarafından AB dış havacılık politikasının geliştirilmesi için ekonomik, hukuki ve politik perspektifler göz önünde bulundurularak bir yol haritası belirlenmiştir. Bu gündem ile havacılık sektöründe sürdürülebilir kalkınmanın teşvikine değinilmiş, Topluluğun tek sesle hareket etmesi halinde başta iklim değişikliği olmak üzere, havacılık sektörünün büyümesi önündeki engellere karşı koyması için elini güçlendireceğine dikkat çekilmiştir. Komisyon

¹⁶⁹ A.e.

¹⁷⁰ Burghouwt, Guillaume, Pablo Mendes De Leonand Jaap De Wit, a.g.m., p. 8.

tarafından Topluluğun dış havacılık politikası için belirleyici olacak yol haritasının özeti şöyledir;

- Hukuki bakış açısıyla, üye devletler uluslararası hava hizmeti anlaşmalarını üçüncü ülkeler ile müzakere ederken AB çatısı altında, AB kanunları ile müzakere edeceklerdir. Dolayısıyla, başlangıçta mevcut 2.000 ikili anlaşmanın, Topluluk hukuku ile uyumlu hale getirilmesi sonucu ortaya çıkmıştır. (Çin ve Rusya'yı içeren müzakerelerle başlanacak, ABD gibi müzakerelerin devam ettiği ülkelerle başarılı bir sonuca ulaşılabilecek.)
- Ekonomik ve siyasi açıdan, bir dış havacılık politikasının oluşturulması, Topluluğun uluslararası sivil havacılık reformu ile daha fazla esnek ve açık politikalar geliştirmek istediğinin göstergesidir. Bu reform doğrultusunda hedefler; pazarlara erişim ve yatırım fırsatlarını teşvik ederek yeni ekonomik fırsatlar yaratmak ve adil rekabetin sağlanması ekseninde geliştirilmiştir. Rekabet düzenlemelerinin uygulanması gibi havacılığa dair spesifik standartların oluşturulması ile adil rekabetin sağlanması uluslararası havacılık ilişkilerinde fayda sağlayacaktır.
- Hem ekonomik gelişim hem de daha fazla operasyonel verimlilik, güvenlik ve emniyet amacıyla 2010 yılına kadar komşu ülkelerle ortak bir havacılık alanı oluşturulması hedeflenmiştir.¹⁷¹

2005 yılından itibaren geliştirmelere hız verilen hava taşımacılığı sektöründe bir diğer önemli husus, AB'nin sınır komşusu olan ülkelerin dahil olduğu ortak bir havacılık alanı oluşturma hedefi olmuştur.

¹⁷¹ European Commission, Communication from the Commission - Developing the agenda for the Community's external aviation policy {SEC(2005) 336} COM (2005) 79 final, (Çevrimiçi) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52005DC0079&from=EN>, 12.09.2021.

2.5.3.1. Avrupa Ortak Havacılık Alanı

Avrupa Ortak Havacılık Alanı Anlaşması, 9 Haziran 2006 tarihinde imzalanan çok taraflı bir anlaşma olup, 1 Aralık 2017 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu anlaşmanın amacı, AB'nin Güneydoğu Avrupa'daki komşularını, AB üyesi devletler ile Norveç ve İzlanda'nın da dahil olduğu AB iç havacılık pazarına entegre eden bir Avrupa Ortak Havacılık Alanı'nın (ECAA) oluşturulmasıdır. Tek bir havacılık pazarı oluşturulması amacıyla 36 ülke ve 500 milyondan fazla insanı kapsayan hem yolcular hem de havacılık sektörü için ekonomik fayda sağlayan bir alan oluşturulması amaçlanmıştır. Ayrıca bahse konu ülkeler tarafından ortak kurallar uygulanması emniyet ve güvenlik açısından Avrupa genelinde yüksek standartlar sağlanmasını kolaylaştıracaktır.¹⁷²

“Avrupa Ortak Havacılık Alanı’nın Kurulmasına İlişkin Anlaşma”, 2006/682/EC sayılı Konsey Kararına tabi olarak, Topluluk adına onaylanmış ve AB üyesi devletler ile Tablo 5’te yer alan ülkeler arasında akdedilmiştir.

Tablo 5: Avrupa Ortak Havacılık Alanına Dahil Edilen 3. Ülkeler

Arnavutluk Cumhuriyeti	Karadağ Cumhuriyeti
Bosna Hersek	Norveç Krallığı
Bulgaristan Cumhuriyeti	Romanya
Hırvatistan Cumhuriyeti	Sırbistan Cumhuriyeti
İzlanda Cumhuriyeti	Kosova'daki BM Geçici Yönetim Misyonu
Makedonya Cumhuriyeti	

Kaynak: EUR-Lex 2006/682/EC: Decision of the Council and of the Representatives of the Member States of the European Union meeting within the Council, (Çevrimiçi) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ%3AJOL_2006_285_R_0001_01, 01.03.2022.

Ortak Havacılık Alanı, AB ile komşu devletler arasında kademeli olarak pazarların açılmasını ve ortak AB havacılık kuralları ile hem bu alanda faaliyet gösteren işletmeler için yeni fırsatlar sağlanmasını hem de tüketicilere daha fazla

¹⁷² European Commission, ECAA, (Çevrimiçi) https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/international-aviation/status-aviation-relations-country/ecaa_en, 10.08.2022.

seçenek sunulmasını amaçlamıştır. Pazarların açılması adil rekabeti, emniyet, evre ve diğerk standartların uygulanmasını teşvik etmek için mevzuat doğrultusunda gerçekleştirilecektir. Ortak Havacılık Alanının, AB müktesebatı güvenlik gerekliliklerinden başlayarak Avrupa havacılık kurallarının komşu devletler tarafından benimsenmesini ifade ettiğı vurgulanmıştır. AB aynı zamanda, Batı Balkanlar, Gürcistan, İsrail, Ürdün, Moldova ve Fas ile bu tür anlaşmalar yapmıştır. İlk komşuluk anlaşmaları Batı Balkan ortakları ve Fas ile 2006 yılında imzalanmış ve imza tarihinden itibaren uygulanmaya başlanmıştır. 2010 yılında Gürcistan ve Ürdün’le, Haziran 2012’de Moldova ile Haziran 2013’te ise İsrail ile anlaşmalar imzalanmıştır. Ukrayna ile yürütölen havacılık anlaşması müzakereleri ise tamamlanamamıştır. Lübnan, Tunus ve Azerbaycan ile müzakereler devam etmektedir. Nihai hedefte, Ortak Havacılık Alanı’nın toplam nüfusu 1 milyara varan 50-55 ölkeyi kapsayan bir alan olabileceğı AB tarafından öngörülmektedir.¹⁷³

Bu noktada Avrupa Birliğı Komşuluk Politikası’ndan (European Neighbourhood Policy, ENP) bahsetmek de faydalı olacaktır. 2004 yılında gündeme getirilen ve 2015 yılında Yüksek Temsilci ve Avrupa Komisyonu tarafından kabul edilen bu politika ile AB üyelik potansiyeli bulunmayan Güney ve Doğı’daki komşu ölkelerle istikrar, güvenlik ve refahı arttırmak amaçlanmıştır. İstikrar için ekonomik gelişme, güvenlik ve göç gibi temel alanlarda birlikte çalışmanın taahhüdüne dayanan ENP, AB’nin komşu 16 ölkle ile ilişkilerini yönetmeyi amaçlamıştır.

Avrupa Komşuluk Politikası kapsamında, EuroMed (Euro-Mediterranean Transport Partnership) taşımacılık iş birliğı, Barselona’da başlatılan çalışmalara dayanmakta olup 2008 yılından bu yana, devlet veya hükümet başkanları toplantısında kabul edilen Ortak Deklarasyona göre Akdeniz için Birlik’e dönüşmüştür. EuroMed ortaklığının Akdenizli üyeleri; Cezayir, Mısır, İsrail, Ürdün, Lübnan, Libya, Fas, Filistin ve Tunus’tur. Ayrıca tüm AB ölkeleriyle birlikte Arnavutluk, Bosna Hersek, Moritanya, Monako, Karadağ ve Türkiye de Akdenizli ortaklar arasındadır. Bu iş

¹⁷³ European Commission, A Common Aviation Area with the EU’s neighbours, (evrimii) https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/international-aviation/external-aviation-policy/common-aviation-area-eus-neighbours_en, 04.05.2021.

birliğinin temel önceliği, Avrupa-Akdeniz bölgesinde güvenli, sürdürülebilir ve verimli bir ulaşım sisteminin sağlanmasıdır. Havacılık sektöründe ise AB ile bahse konu komşu ülkeler arasında akdedilecek anlaşmalar sayesinde AB standartlarının (emniyet ve güvenlik, hava trafiği, havaalanı yönetimi, çevre) kabulüne paralel olarak hava pazarlarının karşılıklı açılması amaçlanmıştır.¹⁷⁴

2.5.3.2. Topluluk Taşıyıcısı Kavramı ve Yatay Anlaşmalar

Yatay Anlaşma (Horizontal Agreement); AB üye ülkeleri ile üçüncü ülkeler arasında akdedilmiş tüm ikili hava ulaştırma anlaşmalarını AB hukukuna uygun hale getirmek amacıyla, üye ülkeler adına Avrupa Komisyonu tarafından müzakereleri yürütölen uluslararası bir anlaşma olarak tanımlanmaktadır.¹⁷⁵

AB Komisyonu 1990'ların sonlarına doğru, Topluluğun liberal bir pazara sahip olmasına rağmen üye devletlerin üçüncü ülkelerle tek taraflı hava ulaştırma anlaşmaları yaptığına dikkat çekmiştir. Örneğin, kimi üye devletlerin ABD ile imzaladıkları açık semalar anlaşmalarının AB içindeki tek pazar ilkelerine ters düştüğü belirtilmiştir. ABD üye devletlerle ayrı ayrı yaptığı anlaşmalarla birçok noktada beşinci trafik hakkı elde etmiş, Birlik içinde iç hat uçuşlar gerçekleştirmiştir. Ancak benzer haklardan AB tarafında yalnızca imzacı üye devlet faydalanabilmiştir. AB tek bir ülke olarak kabul edildiğinde, tüm AB üyesi ülke taşıyıcıları¹⁷⁶ aynı haklara sahip olamamıştır. Bu durumu ortadan kaldırmayı amaçlayan Komisyon, 1998 yılında konuyu ABAD'a taşımıştır.¹⁷⁷ Avrupa Komisyonu'na göre 1992'de AB üye devletlerinin hava taşımacılığı sektöründe tek bir Avrupa pazarı yaratmayı ortaklaşa

¹⁷⁴ European Commission, Euro-Mediterranean Transport Partnership (EUROMED), (Çevrimiçi) https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/international-relations/european-neighbourhood-policy/euro-mediterranean-transport-partnership-euromed_en, 10.11.2022.

¹⁷⁵ External Aviation Policy - Horizontal Agreements, (Çevrimiçi) https://ec.europa.eu/transport/modes/air/international-aviation/external-aviation-policy/external-aviation-policy-horizontal_en, 03.04.2021.

¹⁷⁶ 1998 yılında bahse konu AB üye sayısı 7'dir; Avusturya, Belçika, Danimarka, Finlandiya, Almanya, Lüksemburg ve İsveç.

¹⁷⁷ Gerede, "A Study on the Possible Effects of Horizontal Agreements Between Airlines Registered in Turkey: A Managerial Perspective", p. 121.

kabul etmesiyle birlikte üye devlet havayollarının hakları sorgulanmaya başlanmıştır.¹⁷⁸

Amerika Birleşik Devletleri 1994 yılında, uluslararası alanda açık bir havacılık sistemini savunarak, "Uluslararası Havacılık Politikası Bildirisi" yayınlamıştır. Bu politika ile taşıyıcıların bir varış noktasından üçüncü bir ülkeye beşinci trafik hakkı kapsamında sefer düzenleyebilmesine olanak sağlayan serbestleştirilmiş ve çok taraflı bir yapı oluşturulması amaçlanmıştır. Örneğin ABD ve Avrupa bağlamında, bir havayolu taşıyıcısı New York'tan Paris'e ve devamında Londra'ya hava hizmeti sağlayabilecektir. Komisyon, AB üyesi devletlerin bireysel ikili anlaşmalar yapmamasını belirtmiş olsa da İngiltere dışında tüm üye devletler ABD ile açık semalar anlaşması imzalamıştır. Komisyon, açık semalar anlaşmalarının yolculara fayda sağlayabileceğini kabul etmesine rağmen, ABD ve AB üye devletleri arasındaki anlaşmaların, ABD menşeli havayollarına Avrupa'da önemli operasyonel faydalar sağlayacağına inanmıştır. Komisyon bahse konu anlaşmalar uyarınca, Amerikan taşıyıcılarının ABD'nin herhangi bir noktasından Avrupa'nın herhangi bir noktasına hava hizmetleri sunabilmesine rağmen, Avrupalı taşıyıcıların yalnızca kendi ana üslerinden ABD'ye hizmet vermekle sınırlı kalacağını iddia etmiştir. Ek olarak, açık gökyüzü anlaşmalarına dahil edilen vatandaşlık kısıtlamalarının Avrupa içi yatırımı ve rasyonalizasyonu engelleyeceği iddia edilmiştir. Bu nedenle, Komisyon'un Avrupa Mahkemesi'ne sunduğu teklifte ABD ile müzakerelerin yürütülebilmesi için tek makul yolun, müzakerelere bir blok olarak yaklaşmak olduğu ifade edilmiştir. Böylece Komisyon, tüm AB üye devletleri adına hava taşımacılığı anlaşmalarını yalnızca kendilerinin müzakere edebileceğini öne sürmüştür.¹⁷⁹

Avrupa Toplulukları Adalet Divanı 2002 yılının Kasım ayında, bir AB üyesi ülke ile üçüncü bir ülke arasında mevcut Hava Ulaştırma Anlaşmasında sadece anlaşmaya taraf ülkenin sahip olduğu ve kontrol ettiği havayollarının tayin edilmesinin ayrımcılık olduğunu ve aynı zamanda AB hukukuna aykırı olduğunu belirtmiştir. Her

¹⁷⁸ Ruwantissa, **a.g.e.**, p. 486.

¹⁷⁹ **A.e.**, p.p., 487-488.

AB üyesi ülkenin kendi topraklarında bir kuruluşu bulunması halinde herhangi bir AB taşıyıcısına AB dışındaki varış noktalarına giden rotalar için eşit pazar erişimi sağlanması gerektiği vurgulanmıştır. Bu nedenle, AB üye ülkeleri ile üçüncü ülkeler arasındaki hava ulaştırma anlaşmalarının bu yasal gerekliliği ihtiva edecek şekilde değiştirilmesi sonucuna varılmıştır.¹⁸⁰

Yatay Anlaşmayla birlikte “Topluluk hava taşıyıcısı” (Community air carrier) kavramı bir kez daha ön plana çıkartılmıştır. Bu bir nevi tek bir üye devletten AB’ye geçiş anlamına gelmektedir. Ancak “milli hava taşıyıcısı” kavramı da ortadan kaldırılmamış, ülke yerine ekonomik ve siyasi birlik altında ulusal hava taşıyıcılarının sahiplerinin kapsamı genişletilmiştir.¹⁸¹

Topluluk hava taşıyıcısı, 23 Temmuz 1992 tarih ve 2407/92 sayılı Konsey Tüzüğü (EEC) hükümlerine göre bir üye devlet tarafından verilen geçerli işletme lisansına sahip bir hava taşıyıcısı anlamına gelmektedir. Üye devletler, ekonomik ve teknik anlamda yetkin olan havayolu işletmelerine işletme lisansı verebilecektir. Bahse konu havayolu işletmesinin esas işi hava taşımacılığı olacak, mali ve teknik açıdan gerekli koşulları taşıyacak, kaza ve diğer risklere karşı sigorta yaptıracak ve geçerli bir işletme ruhsatına sahip olması zorunlu olacaktır. 2407/92 sayılı Tüzük, üye devletlerin Topluluk hava taşıyıcılarına Topluluk içindeki rotalarda trafik hakları kullanımı izni vermesini öngörmektedir. Üye devletin, bazı istisna haller dışında başka bir üye devlet tarafından lisanslandırılan Topluluk hava taşıyıcıları tarafından kendi topraklarında kabotaj trafik haklarına izin vermesi gerekmeyecektir. Üye devlet hava taşıyıcısının menşesine dair ayrımcılık gözetmeden kendi topraklarındaki rotalara erişimini düzenleyebilecektir. Ayrıca bu Tüzük ile tarifeli ve tarifesiz seferler

¹⁸⁰ External Aviation Policy - Horizontal Agreements (Çevrimiçi), https://ec.europa.eu/transport/modes/air/international-aviation-policy/external-aviation-policy-horizontal_en, 03.04.2021.

¹⁸¹ Gerede, A Study on the Possible Effects of Horizontal Agreements Between Airlines Registered in Turkey: A Managerial Perspective., p. 128.

arasındaki farklar azaltılmış, ‘Birlik lisansı’ ile üye devlet taşıyıcılarının Birlik genelinde hizmet sunabilmelerine imkân tanınmıştır.¹⁸²

Hali hazırda AB iç pazarında geçerli başlıca düzenleyici hükümler, bir AB üye devletinde kayıtlı herhangi bir taşıyıcı olarak tanımlanan ve AB’nin havayolu sahiplik gerekliliklerini karşılayan Topluluk taşıyıcısı kavramına dayanmaktadır. Bu hükümler son derece basit olup, vatandaşlık farklılıklarının ortadan kaldırılması amacıyla düzenlenmiştir. Bir veya daha fazla AB üye devletin vatandaşlarından oluşan bir grup, şirket hissesinin %51’i veya daha fazlasına sahip olduğu sürece herhangi bir AB üye devletinde havayolu şirketi kurabilmek için başvuru yapma hakkına sahiptir. Havayolunun gerekli teknik nitelikleri karşılamadığı haller dışında, bu tür başvuruların devletler tarafından onaylanması gerekmektedir. AB birleşik pazarını yürüten ana hükümler şöyle sıralanabilir;

- Pazara erişim ve havayolu ataması: 1 Ocak 1993 tarihli Üçüncü Paket itibariyle, tüm Topluluk taşıyıcılarına, beşinci ve altıncı trafik hakları da dahil olmak üzere, AB içi uçuşları için yedinci trafik hakkı verilmiştir. Bu sayede örneğin Air France, kalkış noktası olarak sadece Fransa ile sınırlı kalmadan, Milano ve Barselona arasında hizmet verebilecektir. Sekizinci trafik hakkı da aynı tarihte tanınmış olup, böylece AB içi uluslararası uçuşların devamında iç hat yolcularının taşınmasına izin verilmiştir. Ancak bu hak, uçağın kapasitesinin yalnızca %50’si ile sınırlı tutulmuştur. Sonrasında ise tüm kabotaj kısıtlamaları kademeli olarak kaldırılmış ve AB hava taşıyıcıları dokuzuncu trafik hakkından faydalanmaya başlamıştır. Örneğin, İngiltere’de kayıtlı bir havayolu olan easyJet, Fransa’da Paris ile Nice arasındaki pazarda önemli bir rakip haline gelmiştir.
- Kapasite: Havayolları için herhangi bir pazarda bir kısıtlama bulunmamaktadır.
- Uluslararası AB içi ücretler: Esasen bir kısıtlama olmayıp, önerilen bilet ücretleri yalnızca tekелci veya yıkıcı fiyatlandırma niteliğinde olduğuna karar

¹⁸² Council Regulation (EEC), No 2407/92 of 23 July 1992 on licensing of air carriers, (Çevrimiçi) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31992R2407>, 09.08.2022.

verilirse itiraz edilebilir. AB Komisyonu bu gibi anlaşmazlıkların nihai hakemidir.

- Diğer hükümler: Özellikle rekabete aykırı uygulamaları önlemek amacıyla başka hükümler mevcuttur. Ücretlerin veya kapasitenin sabitlenmesi amacıyla taşıyıcılar arasında gizli anlaşmalar yapılması, havayolları arasında rekabete aykırı iş ortaklıkları kurulması, bilgisayarlı rezervasyon sistemlerinde (CRS) ayrımcılık, rekabete aykırı birleşmeler veya devralmalar, ulusal hükümetler tarafından havayollarına verilen sübvansiyonlar gibi.¹⁸³

Ancak yatay anlaşmaların akdedilmesinden hemen sonra, birçok havayolu şirketi anlaşmaların getirdiği trafik özgürlüklerini kullanmakta temkinli davranmıştır. Daha çok Ryanair veya easyJet gibi düşük maliyetli taşıyıcıların bazı AB üyesi ülkeler ile Fas arasında faaliyetlerini arttırdığı görülmüştür. Network taşıyıcıları uçuş gerçekleştirdikleri ana noktalar üzerinde yoğunlaştığı için yeni trafik haklarını pek fazla kullanmamışlardır. AB ile ABD arasında açık semalar anlaşmasının imzalanması akabinde Air France'ın Londra-Los Angeles hattında uçuşlara başlaması ilk örneklerden biri olmuştur.¹⁸⁴

Mart 2018 itibariyle, Komisyon ve üye devletlerin ortak çabasıyla 50 ülkeyle yatay anlaşmalar da dahil olmak üzere 122 ülkeyle 1000'den fazla ikili anlaşma ABAD kararıyla uyumlu hale getirilmiştir. Daha ayrıntılı listeye göre Ocak 2013'ten itibaren toplam 76 devletle (Japonya, Kazakistan, Katar dahil) 235 adet iki taraflı anlaşma, ikili düzeyde yapılan görüşmelerle yenilenmiştir. Yatay anlaşma müzakereleri bazı durumlarda yalnızca mevcut 'milli havayolu taşıyıcısı' hükmünün iptal edilmesi ile sonuçlanmamıştır. 'Topluluk hava taşıyıcısı' atamasına ek olarak sınırsız trafik hakkı tahsisini içeren komşu ülkelerle (Gürcistan, İsrail, Ürdün, Moldova, Fas) gerçek bir "ortak havacılık alanı" oluşturulması veya küresel ortaklarla (Avustralya, Kanada, Yeni Zelanda, ABD) kapsamlı hava taşımacılığı anlaşmaları yapılması anlamına gelmiştir. Komşu ülkelerle veya ABD ile yapılan anlaşmalar hem trafik haklarının

¹⁸³ Peter Belobaba, Amedeo Odoni, Cynthia Barnhar, **a.g.e.**, p.p. 29-30.

¹⁸⁴ Topical Report, Airlines Business Models, German Aerospace Center, December 2008, (Çevrimiçi) <http://www.dlr.de/fw>, 10.10.2022

tesisi hem de Topluluk taşıyıcısı atamaları açısından oldukça geniş bir serbestleştirme sunmaktadır. Tüm Topluluk taşıyıcıları herhangi bir üye devletteki noktalardan diğer bir üye ülkedeki noktaya kısıtlama olmaksızın uçuş yapma hakkına sahip olmuştur. Ermenistan, Birleşik Arap Emirlikleri veya Brezilya gibi diğer birçok ülke ile ise tersine, Topluluk taşıyıcıları için pazar erişimi kullanılmayan trafik haklarının varlığına bağlı olacaktır. Kullanılmayan bir trafik hakkı olmaması halinde, kâğıt üzerinde ikili hükümlerin kaldırılmasına rağmen pazara erişim mümkün olmayacaktır.¹⁸⁵

2.5.3.3. “Avrupa için Yeni Havacılık Stratejisi” ve Kapsamlı Hava Taşımacılığı Anlaşmaları

7 Aralık 2015 tarihinde Komisyon, Avrupa ekonomisini canlandırmak, sanayi tabanını güçlendirmek ve AB’nin küresel liderlik rolüne katkı sağlamak amacıyla yeni bir Havacılık Stratejisini kabul etmiş olup, Avrupa Komisyonu Başkanı Jean-Claude Juncker tarafından açıklanmıştır. AB’nin uluslararası havacılıkta lider bir oyuncu olarak konumlandırılması ve adil şartların sağlandığı bir ortamın garanti edilmesi gibi hususlar ön plana çıkartılmıştır.¹⁸⁶

¹⁸⁵ Sven Maertens, Wolfgang Grimme, “Traffic impacts of EU horizontal air service agreements”, 21st EURO Working Group on Transportation Meeting, EWGT 2018, 17-19 September 2018, ScienceDirect, Braunschweig, Germany, (Çevrimiçi) <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>, 15.09.2022.

¹⁸⁶ European Commission, Press Release, Commission presents a new Aviation Strategy for Europe, 7 December 2015, Brussels, (Çevrimiçi) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_15_6144, 12.09.2021.

Şekil 3: AB için Yeni Havacılık Stratejisi Esasları



Kaynak: European Commission, (Çevrimiçi)

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_15_6145, 10.04.2022.

AB stratejik olarak belirlediği Güney Doğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN), Körfez Arap Ülkeleri İşbirliği Konseyi, Çin Halk Cumhuriyeti, Meksika, Ermenistan ve Türkiye ile havacılık anlaşmaları müzakere etme kararı almıştır. Ayrıca Çin ve Japonya ile havacılık emniyeti anlaşmaları, Kanada ve Karadağ ile ise “tek nokta güvenlik” konusunda bir anlaşmanın müzakere edileceği eklenmiştir.

Hedefler arasında yolcular için daha fazla bağlantı ve daha iyi fiyatların sunulabilmesi yer almaktadır. Ayrıca; üçüncü ülkelerin adil olmayan ticari uygulamalarına karşı yeni önlemler üzerinde çalışılması ve “sahiplik ve yönetimde etkin kontrol” (ownership and control) kurallarının karşılıklı serbestleştirilmesine dayalı yatırım fırsatları yaratılması vurgulanmıştır. Tek Avrupa Hava Sahası (SES) girişiminin tamamlanması, havalimanı hizmetlerinin verimliliğinin artırılması, slot kuralları ve altyapı hususlarına önem verilerek kapasite sorunuyla mücadele edilebilmesi, temel hava güvenlik kurallarının revizyonu ile üst düzey güvenliğin

sürdürülmesi, önemli ticari ortaklarla “One Stop Security-OSS¹⁸⁷” projesinin takip edilmesi, dirençli bir enerji birliği ve iklim değişikliği politikasına katkıda bulunulması, yüksek nitelikli istihdam yaratılması ve güçlü bir sosyal program yürütülmesi, hava yolcu hakları kurallarının gözden geçirilmesi yeni stratejinin gündeme getirdikleridir. SESAR'ın yenilikçi projelerini uygulayarak Tek Avrupa Hava Sahası'nı daha verimli hale getirmek, tüm hava sahası kullanıcıları için güvenli dron operasyonları sağlamak ve vatandaşların mahremiyetini korumak ve yasal belirlilik sunmak için AB çapında kurallar oluşturarak dron pazarının potansiyelini ortaya çıkarmak diğer ortaya koyulan hususlardır.¹⁸⁸

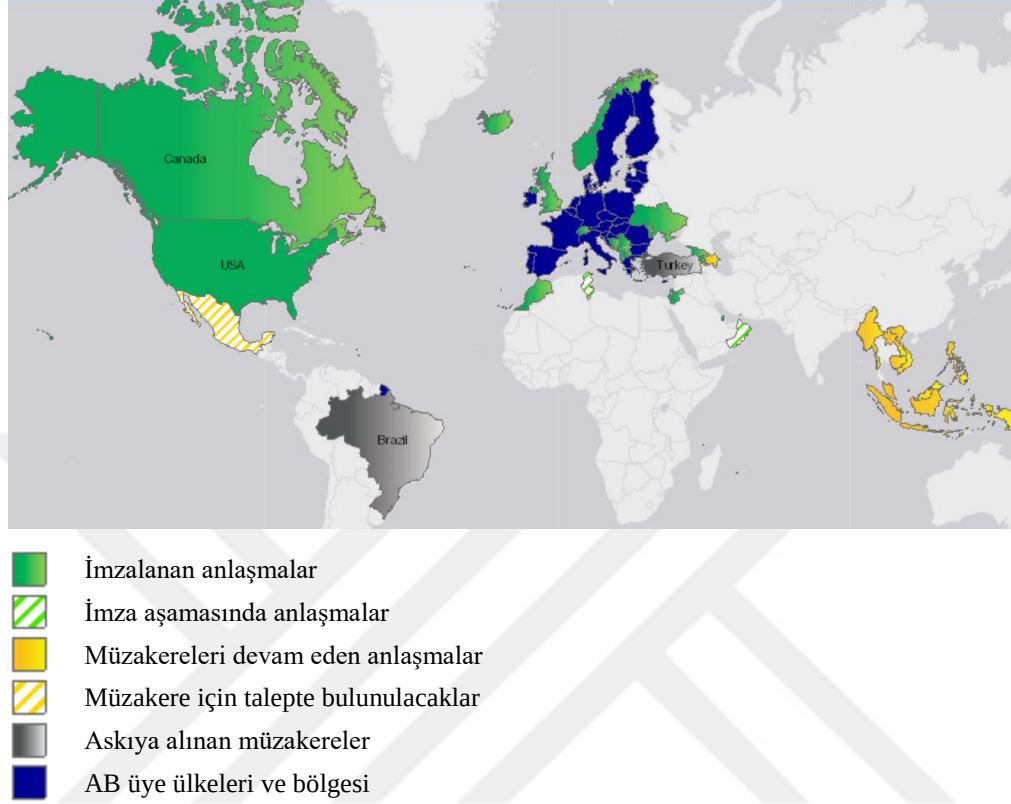
Avrupa Komisyonu, havacılık sektörünün ekonomik büyümeye sağladığı güçlü etkiyi göz önünde bulundurarak, Avrupalı taşıyıcıların uluslararası taşıyıcılar ile yapacakları kapsamlı hava taşımacılığı anlaşmalarının önemini vurgulamaktadır. Gelişen pazarlarda Avrupa hava trafiğinin arttırılmasına yönelik yatırımlar yapılmasını ve potansiyel bölgelerde pazara erişim sağlanmasını desteklemektedir. Ayrıca, Avrupa Ortak Hava Alanı'na (ECAA) ek olarak komşu ülkelerle kapsamlı havacılık anlaşmalarının imzalanmasının, Avrupa hava trafiğinin büyümesine dolayısıyla da ekonomilerin gelişmesine yardımcı olacağı belirtilmektedir. 2015-2019 yılları arasında Avrupa ile Fas, Ürdün, Gürcistan, Moldova ve İsrail ile hava trafiğinin büyüdüğü gözlenmiştir. İsrail ile %12, Ukrayna ile %30 oranında gelişim kaydedildiği açıklanmıştır. Ürdün ile 2017 yılında %5 olarak açıklanan gelişim 2018 yılında %27'lere yükselmiştir. Tüm gelişmelere rağmen gelinen nokta yetersiz bulunmaktadır. 2017 yılında Avrupa bağlantılı trafiğin yalnızca %45'inin kapsamlı anlaşmalardan oluştuğu belirtilmiştir. Sürecin yavaş ilerlemesinde anlaşma müzakerelerinin zorlu geçmesinin payı olduğu da eklenmektedir.¹⁸⁹

¹⁸⁷ OSS (Tek Nokta Güvenlik) Projesi ile AB havaalanından kalkan bir hava aracı (yolcu, kabin, uçak altı bagajları, kargo) güvenli olarak kabul edilecek ve başka bir havaalanında yeniden güvenlik kontrolüne tabi tutulmayacaktır. 7 Mayıs 2013 tarihinde Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) Genel Müdürler toplantısında Türkiye pilot ülke seçilmiştir.

¹⁸⁸ European Commission, (Çevrimiçi) <https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aviation-strategy/>, 01.10.2021.

¹⁸⁹ Landru, M., Marquis, C., Lieshout, R., et al., **a.g.e.**

Şekil 4: AB Kapsamlı Havacılık Anlaşmaları



Kaynak: European Commission, Atlas of the Sky, (Çevrimiçi)
https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aos/aos_public.html, 02.11.2022.

Bahse konu anlaşma ile AB bir nevi ABD taşıyıcısı gibi Avrupa Birliği taşıyıcısı kavramını yerleştirmeye çalışmıştır. Açık semalar niteliğinde trafik haklarının tanındığı, ara ve öte noktaların sınırsız olarak belirlendiği, kapasite kısıtlamasının olmadığı bir anlaşma taslağı oluşturulmuştur.

2.5.3.4. AB ile AB Üyesi Olmayan Ülkeler Arasında Yapılan Hava Hizmetleri Anlaşmaları

Avrupa Adalet Divanı'nın 2002 yılında AB'nin AB üyesi olmayan ülkelerle uluslararası ikili hava hizmeti anlaşmalarını müzakere etme, imzalama ve sonuçlandırma hakkını onaylarken, AB yasalarına uymayan çok fazla sayıda anlaşma olduğunu belirtmesiyle bu tarihten itibaren anlaşmaların büyük çoğunluğu AB hukukuna uygun hale getirilmiştir. 30 Mayıs 2004'te yürürlüğe giren Regulation (EC) No 847/2004 sayılı Tüzük ile AB üyesi ülkeler ile üye olmayan ülkeler arasındaki ikili

Hava Hizmeti Anlaşmaları konusunda yürütülen müzakereler için bir prosedür oluşturulmuştur. Aynı zamanda mevcut anlaşmaların AB hukukuna uygun olması, AB ülkeleri ile AB dışı ülkeler arasındaki güzergahlarda ayrımcı olmayan bir pazar erişiminin sağlanması amaçlanmıştır. Mevcut anlaşmaların değiştirilmesi için iki yol belirlenmiştir. Birincisi yatay anlaşmalar yoluyla Avrupa Komisyonu üye olmayan bir devlet ile Birliği temsilen tek bir anlaşma müzakere edebilir. İkincisi ise ikili müzakereler ile her bir hava hizmeti anlaşması ayrı ayrı değiştirilebilir.¹⁹⁰

Avrupa Birliği, anlaşma imzalayacağı üçüncü ülkelerin; güvenlik, emniyet, hava trafiği yönetimi, ekonomik düzenleme ve çevre gibi alanlarda havacılık mevzuatlarını AB ile uyumlu hale getirmelerini hedeflemektedir. Karşılıklı pazarlara erişimin sağlanması, yeni iş fırsatlarının ortaya çıkarılması, adil ve şeffaf pazar şartlarının oluşturulması esas alınmıştır. Böylece yolcular için daha fazla varış noktası ve daha iyi ücretler sunulmasının yolu açılırken, ticaret ve turizm gelişecek, ekonomik büyümeye katkı sağlanacaktır.

AB üyesi olmayan ülkelerle anlaşmalara dair son durum şöyledir:

- AB'nin stratejik ortaklarından ABD ve Kanada ile havacılık anlaşması mevcuttur.
- İsviçre, Batı Balkan ülkeleri, Fas, Gürcistan, Moldova, Ürdün, İsrail ve Ermenistan ile hava taşımacılığı anlaşmaları akdedilmiştir.
- Ukrayna, Tunus ve Katar ile anlaşmalar imza aşamasındadır.
- Umman ve Azerbaycan ile müzakereler devam etmektedir.
- Türkiye ile müzakereler Konsey tarafından askıya alınmıştır.
- Birleşik Arap Emirlikleri ise 2019 yılı temasları sonucunda AB ile kapsamlı bir havacılık anlaşması akdetmeyi planlamadığını iletmiştir.¹⁹¹

¹⁹⁰ EUR-Lex, Air service agreements between EU and non-EU countries, Summary of Regulation (EC) No 847/2004-negotiation and implementation of air service agreements between EU countries and non-EU countries, (Çevrimiçi) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=legisum%3A124260>, 24.01.2022.

¹⁹¹ Birleşik Arap Emirlikleri, AB tarafından sunulan iş birliği teklifinin mevcut durumun ötesine geçmediği, 3., 4. ve 5. trafik haklarının tamamen serbestleştirilmediği gerekçeleri ile AB ile hava ulaştırma anlaşması müzakerelerinden vazgeçtiğini açıklamıştır. Ayrıca halihazırda 20 AB üyesi ülke ile ikili anlaşmalarının zaten açık semalar temelinde olduğunu belirtmiştir.

- AB ile ASEAN arasında 2021 yılında ilk bloklar arası hava taşımacılığı anlaşması akdedilmiştir.

AB ile Kanada arasında mevcut kapsamlı havacılık anlaşması 2009 yılında imzalanmıştır. Kademeli olarak açık bir havacılık alanı oluşturulması amaçlanmıştır. Trafik haklarının kademeli olarak devreye alınması, karşılıklı yatırım fırsatları, emniyet, güvenlik, sosyal konular, tüketicinin korunması, çevre, hava trafik yönetimi, rekabet hukuku ve devlet yardımı gibi konularda iş birliği yapılması planlanmıştır. Son aşamada ise dokuzuncu trafik hakkının geçerli olması ve taraflar arasında havayollarının tamamen yabancı mülkiyetine izin verilmesi öngörülmüştür.¹⁹²

2 Haziran 2021 tarihinde ise ASEAN'ın 37 üye ülkesi ile AB ve üye ülkeleri arasında dünya genelinde ilk bloklar arası hava taşımacılığı anlaşması sonuçlandırılmıştır. ASEAN-AB Kapsamlı Hava Taşımacılığı Anlaşması'na göre üye ülke havayolları her iki bölge arasında ve ötesinde daha fazla yolcu ve kargo hizmeti sunabilecektir. Özellikle Covid-19 pandemisi ile iki bölge arasında neredeyse tamamen kesilen hava bağlantısının yeniden inşası hedeflenmiştir. Havacılık güvenliği, hava trafiği yönetimi, tüketicinin korunması, çevresel ve sosyal konularda da ASEAN ve AB arasında daha yakın iş birlikleri geliştirilmesi öngörülmüştür.¹⁹³

AB'nin üçüncü ülkelerle yaptığı havacılık anlaşmalarından, çalışmanın amacına katkıda bulunabilecek bazılarına aşağıda değinilmektedir;

AB-ABD Havacılık Anlaşmaları: Avrupa ortak pazarının en önemli etkilerinden biri havacılık sektörüne yönelik olmuştur. Almanya'nın Lufthansa'yı, İspanya'nın Iberia'yı, Hollanda'nın KLM'i, Fransa'nın Air France'ı gözetmek zorunda hissettiği dönemde, devletler ulusal havayolu şirketleri lehine politikalar gütmeye yoluna gitmiştir. Ancak gerek ekonomik baskılar gerekse özelleştirmelerle

¹⁹² Landru, M., Marquis, C., Lieshout, R., et al., **a.g.e.**

¹⁹³ European Union External Action, Aviation: ASEAN and the EU conclude the world's first bloc-to-bloc Air Transport Agreement, 04.06.2021, (Çevrimiçi) https://www.eeas.europa.eu/eeas/aviation-asean-and-eu-conclude-world%E2%80%99s-first-bloc-bloc-air-transport-agreement_en, 12.08.2022.

beraber havacılık sektöründe liberalleşme başlamış, zarar eden havayollarının kapatıldığı veya satın alındığı, bilet fiyatlarının düştüğü, iniş-kalkış haklarında serbestliğin getirildiği yeni bir düzene geçilmeye başlanmıştır. 1992 yılında Hollanda ile ABD arasında iniş-kalkış haklarının sınırsız hale getirildiği iki taraflı anlaşma, AB ile ABD arasında 2007 yılında imzalanan açık semalar anlaşmasına giden yolu açmıştır.¹⁹⁴

Taraflar arasında 2007 yılında yapılan anlaşma öncesinde hava taşımacılığı ilişkileri AB ülkeleri ile ABD arasındaki ikili anlaşmalarla idare edilmekteydi. 16 AB üyesi ülkenin ABD ile “açık semalar” anlaşması bulunsa da bu yaklaşımın gerçek anlamda tek bir pazar oluşturulmasını engellediği düşünülmüştür. 2001 yılında Avrupa Birliği Adalet Divanı, Avrupa Komisyonu tarafından kendisine havale edilen davalarda birtakım kararlar vermiştir. Bu kararlar, AB ve AB ülkeleri arasındaki dış yetkilerin paylaşımını açıklığa kavuştururken, yerleşme özgürlüğü ile ilgili belirli konulara da açıklık getirmiştir. Sonuç olarak Komisyon, tüm AB adına ABD ile hava anlaşması müzakereleri yapma yetkisini almıştır.¹⁹⁵

Avrupa Birliği ve Amerika Birleşik Devletleri arasındaki Hava Taşımacılığı Anlaşmasının imzalanması ve geçici uygulanmasına ilişkin 2007/339/EC sayılı Karar ile AB ve ABD arasında Hava Taşımacılığı Anlaşmasının imzalanmasına ilişkin Karar (AB) 2020/1110 taraflar arasındaki hava taşımacılığı sözleşmelerinin temelini oluşturmaktadır. Anlaşma ile tüm transatlantik rotalarının AB ve ABD menşeli havayolu şirketlerine açılması amaçlanmıştır. Pazara erişimde trafik hakları ve ticari/operasyonel konular, sahiplik ve etkin yönetim (ownership and control), güvenlik, emniyet, rekabet politikası, devlet yardımları ve çevre gibi konularda düzenleyici iş birliği ön plana çıkmıştır.¹⁹⁶

¹⁹⁴ McCormick, **a.g.e.**, p. 395.

¹⁹⁵ EUR-Lex, EU-US aviation agreements, (Çevrimiçi) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM%3A124483>, 13.02.2022.

¹⁹⁶ **A.e.**

Taraflar arasında müzakere edilmiş en iddialı hava hizmeti anlaşması 30 Mart 2008'de yürürlüğe girmiştir. Buna göre, Avrupa menşeli havayolları artık AB'nin herhangi bir noktasından ABD'nin herhangi bir noktasına kısıtlama olmadan uçabilecektir. Yeni AB-ABD anlaşmasının en büyük uluslararası hava taşımacılığı pazarında rekabeti artırması ve uçak bileti fiyatlarını düşürmesi beklenmiştir. Açık semalar anlaşması çok sayıda olumlu unsur içermektedir. Ancak dünya çapındaki hava trafiğinin geleceği için üç temel unsurun belirleyici olacağı değerlendirilmiştir;

- (1) Tüm Avrupa havayollarının "Topluluk hava taşıyıcısı" olarak tanınması: Tüm Avrupa şirketleri, menşe ülkelerine dayalı olarak ayırım yapılmaksızın aynı şekilde sınıflandırılır.
- (2) AB'deki herhangi bir noktadan ABD'deki herhangi bir noktaya uçuşların mümkün olması: Havayolları herhangi bir Avrupa havaalanından herhangi bir ABD varış noktasına uçabilecektir.
- (3) ABD ötesi üçüncü ülkelere uçuşların mümkün olması: Avrupalı şirketlerin de ABD ötesine geçmesine ve ABD'yi ara nokta olarak kullanarak varış noktaları sağlamasına izin verilecektir. ABD ile üçüncü ülkeler arasındaki kargo uçuşlarının gerçekleştirilmesi ile ilgili olarak: navlun, yolcu trafiği ile yukarıda belirtilen aynı kurallara tabi olacaktır. Bu gelişmeler, daha önce ABD ile ikili anlaşması olmayan tüm AB üye devletlerinin haklarını eşitleyecek ve böylece birçok Avrupalı için varış noktası olanaklarını arttıracaktır.¹⁹⁷

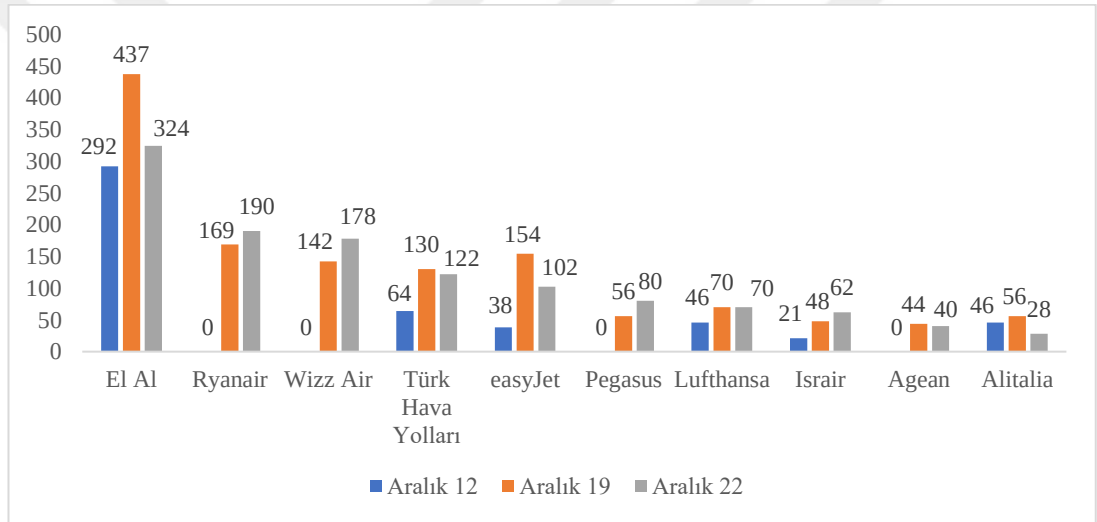
Avrupa Birliği'nin nihai hedefi, serbest yatırımın yapılabildiği ve hava hizmetlerinde kısıtlama olmayan tek bir hava taşımacılığı pazarı -Transatlantik Açık Havacılık Bölgesi- oluşturmak olmasına rağmen, bu seviyeye henüz ulaşamadığı belirtilmektedir.¹⁹⁸

¹⁹⁷ Alessandro Cento, **The Airline Industry Challenges in the 21st Century**, Physica-Verlag A Springer Company, 2009, p.p. 16-17.

¹⁹⁸ Christidis, "Four shades of Open Skies: European Union and four main external Partners", p. 108

AB-İsrail Avrupa-Akdeniz Havacılık Anlaşması: Bahse konu anlaşma kapsamında AB ile İsrail arasındaki tüm AB ve İsrail menşeli havayolları için doğrudan uçuş pazarı serbestleştirilmiştir. Ayrıca, havacılık emniyeti, emniyet, yolcu hakları, hava trafik yönetimi, ekonomik düzenleme, rekabet konuları ve sosyal hususlar gibi birçok konuda düzenleyici bir çerçeve oluşturularak standartlar belirlenmiştir. Aralık 2012’de karar Konsey tarafından kabul edilmiş, 2020 yılında ise anlaşma AB adına sonuçlandırılmıştır.¹⁹⁹

Grafik 10: İsrail-Avrupa Pazarı Havayolu Seferleri, 2012-2019-2022



Kaynak: OAG verileriyle yazar tarafından hazırlanmıştır.

Grafik 10’da 2012, pandemi öncesi 2019 ve pandemi sonrası 2022 yılı Aralık ayı ilk haftası Avrupa-İsrail pazarı arasında sefer düzenleyen havayollarının uçuş sayıları belirtilmiştir. İsrail’in bayrak taşıyıcısı El Al’ı takip eden Ryanair’in 2012 yılında İsrail’e hiç yolcu seferi bulunmazken, 2019 yılında haftada 169 ve 2022 yılı aynı hafta 190 uçuş seferi düzenlediği görülmektedir. Yine pazarda olmayan Wizz Air’in serbestleşme ile pazara girdiği, bir diğer düşük maliyetli taşıyıcı easyJet’in ise seferlerini arttırdığı görülmektedir.

¹⁹⁹ EUR-Lex, Euro-Mediterranean aviation agreement between the EU and Israel, (Çevrimiçi) <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/euro-mediterranean-aviation-agreement-between-the-eu-and-israel.html>, 10.12.2022.

Tablo 6: İsrail-Avrupa Yolcu Pazarı, 2015-2022

Havayolu	Ocak-Haziran 2015		Ocak-Haziran 2022	
	Pazar Payı	Yolcu Sayısı	Pazar Payı	Yolcu Sayısı
El Al	33%	1.133.886	23%	1.119.726
Ryanair	-	-	13%	636.579
easyJet	8%	282.377	8%	386.434
Türk Hava Yolları	6%	220.157	8%	359.635
Lufthansa	4%	140.814	4%	170.903
Pegasus	4%	132.842	7%	321.697
Wizz Air	3%	107.406	7%	355.994
Alitalia	3%	98.794	1%	41.960
Austrian	2%	80.771	1%	66.611
Swiss Int.	2%	80.643	2%	79.252

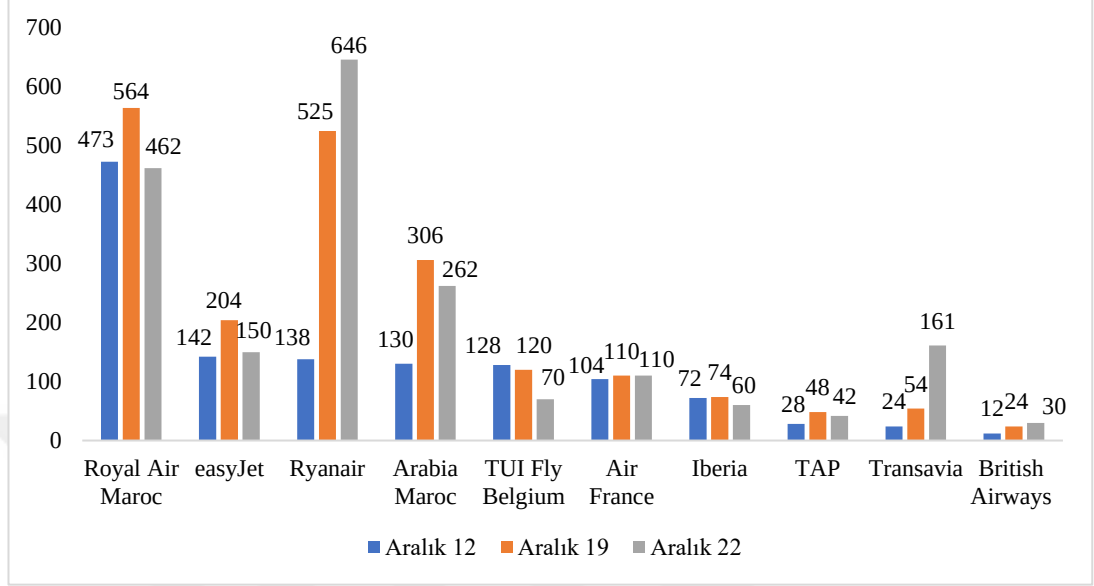
Kaynak: Star O&D Tool verileriyle yazar tarafından hazırlanmıştır.

Avrupa-İsrail hava taşımacılığı pazarında El Al'ın hakimiyeti 2015 yılı ilk 6 ayında olduğu gibi 2022 yılı aynı dönemde de devam etmektedir. Ancak dikkat çekici bir husus vardır ki o da 2015 yılında pazarda dahi bulunmayan Ryanair'in 2022 yılında pazarda %13 oranında önemli bir paya sahip olmasıdır.

AB-Fas Avrupa-Akdeniz Havacılık Anlaşması: 2006 yılında imzalanan anlaşma, ilk Avrupa-Akdeniz anlaşması olma özelliği taşımaktadır. Ayrıca AB tarihinde AB-ABD müzakereleri dışında Avrupa dışında yer alan bir ülke ile yapılan ilk anlaşmadır. Anlaşma, yalnızca iki taraf arasında pazarların açılmasına yönelik değil, aynı zamanda Fas havacılık mevzuatının güvenlik, rekabet yasaları, hava trafiği yönetimi, tüketicinin korunması gibi konularda AB mevzuatına kapsamlı bir şekilde uyarlanması içermektedir. Hem Fas hem AB menşeli havayollarına üçüncü ve dördüncü trafik hakkı serbestisi sağlanmış, kapasite sınırlamaları kaldırılmıştır. Pazara yeni girişler olurken, az rağbet gören havalimanlarına yeni uçuşların önü açılmıştır. Fas'taki dört merkez ve birkaç küçük havaalanı ile elliden fazla AB destinasyonu arasında bağlantı sağlanabilmiş, düşük maliyetli taşıyıcılar pazara giriş yapmıştır.²⁰⁰

²⁰⁰ Christidis, "Four shades of Open Skies: European Union and four main external Partners", p. 110.

Grafik 11: Fas-Avrupa Pazarı Havayolu Seferleri, 2012-2019-2022



Kaynak: OAG verileriyle yazar tarafından hazırlanmıştır.

Fas'ın bayrak taşıyıcısı Royal Air Maroc 2012 yılı Aralık ayının ilk haftasında Avrupa-Fas arasında düzenlediği 473 frekans yolcu seferleri ile pazarda lider konumdadır. Öyle ki, onu takip eden easyJet'in uçuş seferleri 142, Ryanair'inki ise 138'dir. Ancak 2019 yılına gelindiğinde Ryanair haftada 525 frekanslık uçuşuyla, Royal Air Maroc'u neredeyse yakalamıştır. 2022 yılı Aralık ayında ise Avrupa-Fas arasında haftada 646 uçuş gerçekleştiren Ryanair, 462 uçuş gerçekleştiren Royal Air Maroc'u geride bırakmıştır. Fas'ın AB ile havacılık sektöründe serbestleşme hareketleri, pazara giren düşük maliyetli taşıyıcıların, pazarda hâkim milli taşıyıcıların payına ortak olabileceğine dair önemli bir örnektir.

Tablo 7: Fas-Avrupa Yolcu Pazarı, 2015-2022

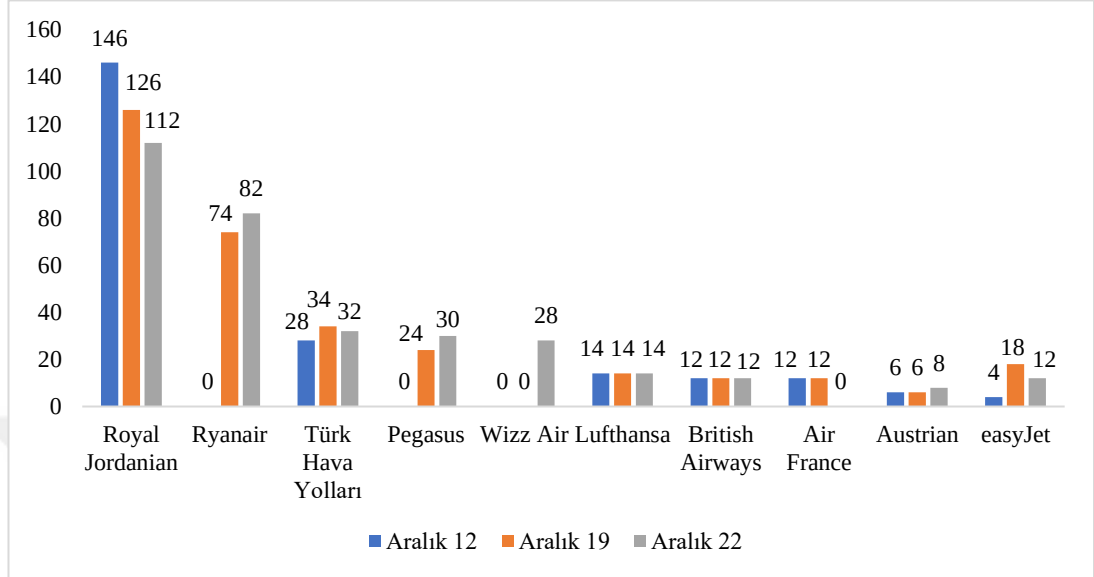
Havayolu	Ocak-Haziran 2015		Ocak-Haziran 2022	
	Pazar Payı	Yolcu Sayısı	Pazar Payı	Yolcu Sayısı
Ryanair	29%	1.389.132	33%	1.908.071
Royal Air Maroc	20%	956.078	17%	995.824
easyJet	15%	717.553	5%	296.865
TUI Fly Belgium	9%	418.044	6%	332.858
Air Arabia Maroc	8%	371.905	14%	828.446
Transavia France	4%	186.424	8%	448.410
Air France	3%	130.294	4%	239.210
Iberia	2%	94.320	1%	76.114
TUI Airways	1%	62.782	1%	51.002
Transavia Neth.	1%	60.212	1%	57.093

Kaynak: Star O&D Tool verileriyle yazar tarafından hazırlanmıştır.

Tablo 7’de 2015 yılının ilk 6 ay verileri, 2022 yılı ilk 6 ay verileri ile kıyaslanmıştır. 2015 ve 2022 yıllarında Avrupalı düşük maliyetli taşıyıcı Ryanair’in Avrupa-Fas pazarı yolcu taşımacılığında en yüksek pazar payına sahip olduğu görülmektedir. Fas’ın bayrak taşıyıcısı Royal Air Maroc, Ryanair’den sonra gelirken, Ryanair 2022 yılı ilk 6 ayda 1 milyon 900 bin civarında yolcu ile Avrupa-Fas pazarında Royal Air Maroc’un iki katı yolcu taşımıştır.

AB-Ürdün Avrupa-Akdeniz Havacılık Anlaşması: Avrupa Birliği ile Ürdün arasındaki direkt uçuş pazarları tüm AB ve Ürdün havayolları için açılmıştır. Ayrıca, havacılık emniyeti, güvenlik, yolcu hakları, hava trafik yönetimi, ekonomik düzenleme, rekabet gibi çeşitli havacılık konuları için düzenleyici bir çerçeve oluşturulmuştur. 2012 tarihli kararlar anlaşma geçici olarak uygulanırken 2020 tarihli karar ile anlaşma sonuçlandırılmıştır.

Grafik 12: Ürdün-Avrupa Pazarı Havayolu Seferleri, 2012-2019-2022



Kaynak: OAG verileriyle yazar tarafından hazırlanmıştır.

Bahse konu havacılık iş birliği sonrası pazar hareketliliğine bakıldığında, 2012 Aralık ayında Ürdün'e herhangi bir yolcu seferi gerçekleştirmeyen Ryanair'in Aralık 2019'da haftada 74 uçuş ve Aralık 2022'de 82 sefer uçuş gerçekleştirdiği görülmektedir. Ürdün'ün milli taşıyıcısı Royal Jordanian, Avrupa-Ürdün pazarında hâkim olsa da düşük maliyetli taşıyıcıların pazara giriş ve gösterdikleri gelişim kayda değerdir. Wizz Air'in 2022 yılında Ürdün'e yönelik haftada 28 frekans yolcu seferi gerçekleştirdiği görülmektedir. Buna karşılık Lufthansa, British Airways, Air France gibi network taşıyıcılarının mevcut uçuş sayılarını arttırmadıkları görülmektedir.

Tablo 8'de görülebileceği üzere; 2015 yılında %41'lik payı ile Avrupa-Ürdün arasında en fazla yolcu Royal Jordanian taşımıştır. Ancak 2022 yılına gelindiğinde pazar payı %21 ile Ryanair'in gerisine düşmüştür. 2022 yılı ilk 6 ayda Ryanair 186.052 yolcu taşırken, Royal Jordanian 186.052 yolcu taşımıştır.

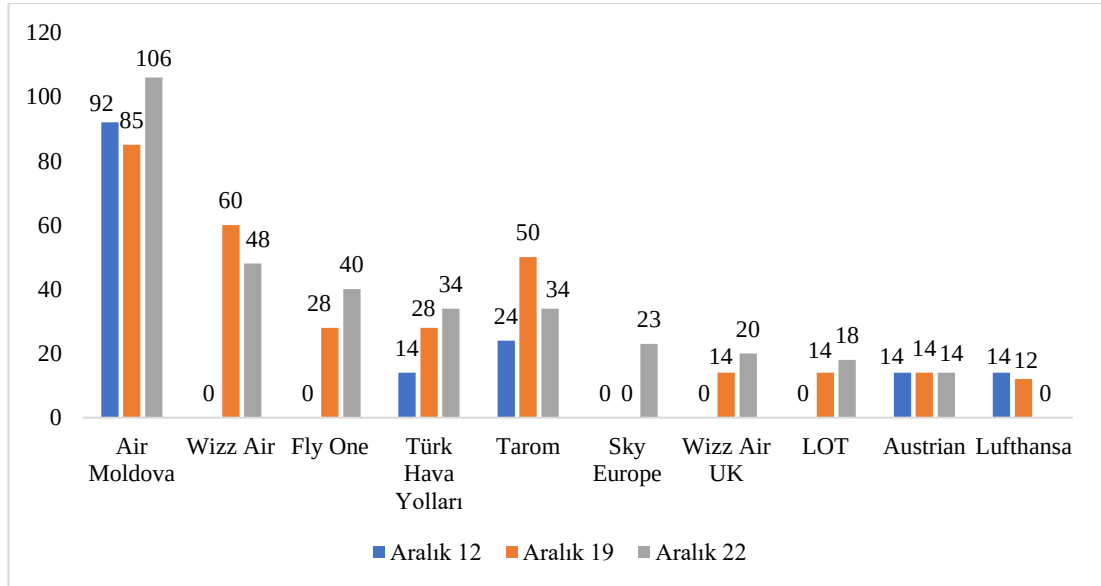
Tablo 8: Ürdün-Avrupa Yolcu Pazarı, 2015-2022

Havayolu	Ocak-Haziran 2015		Ocak Haziran 2022	
	Pazar Payı	Yolcu Sayısı	Pazar Payı	Yolcu Sayısı
Ryanair	-	-	29%	249.880
Royal Jordanian	41%	140.609	21%	186.052
Türk Hava Yolları	28%	94.767	14%	123.183
Lufthansa	7%	22.402	2%	21.136
Austrian	4%	15.185	3%	22.078
easyJet	-	-	3%	22.325
British Airways	4%	14.542	2%	20.838
Air France	4%	13.051	-	-
Aegean	3%	11.978	-	-
Tarom	1%	4.380	1%	6.700

Kaynak: Star O&D Tool verileriyle yazar tarafından hazırlanmıştır.

AB-Moldova Ortak Havacılık Alanı Anlaşması: AB ile üye devletleri ve Moldova arasında ortak havacılık alanı anlaşması Ürdün ile olduğu gibi 2012 yılında geçici olarak uygulanmaya başlanmış olup, 2020 yılında tamamlanmıştır.

Grafik 13: Moldova-Avrupa Pazarı, Havayolu Seferleri, 2012-2019-2022



Kaynak: OAG verileriyle yazar tarafından hazırlanmıştır.

Moldova ile akdedilen havacılık anlaşması sonrasında da AB'nin diğer üçüncü ülkeler ile iş birliklerine benzer bir tablo ortaya çıkmıştır. 2012 yılında Avrupa-Moldova pazarında yer almayan Wizz Air'in, 2019 yılı Aralık ayının ilk haftasında 60 frekanslık yolcu seferleri düzenlediği görülmektedir. Ayrıca Wizz Air UK de pazarda yer almıştır. Diğer yandan 2016 yılında tarifersiz seferlerle Moldova'da operasyonlara başlayan ve daha sonra tarifeli seferler düzenleyen Fly One havayolu, Avrupa-Moldova pazarında etkili olmaya başlamıştır.

Tablo 9: Moldova-Avrupa Yolcu Pazarı, 2015-2022

Havayolu	Ocak-Haziran 2015		Ocak Haziran 2022	
	Pazar Payı	Yolcu Sayısı	Pazar Payı	Yolcu Sayısı
Air Moldova	50%	413.544	33%	186.076
Wizz Air	7%	55.670	22%	124.498
Fly One	-	-	16%	88.040
Türk Hava Yolları	3%	28.164	7%	37.304
Wizz Air UK	-	-	5%	29.720
Tarom	3%	25.786	4%	23.580
Austrian	3%	23.229	3%	17.313
LOT	1%	4.367	3%	14.323
Pegasus	-	-	1%	6.988

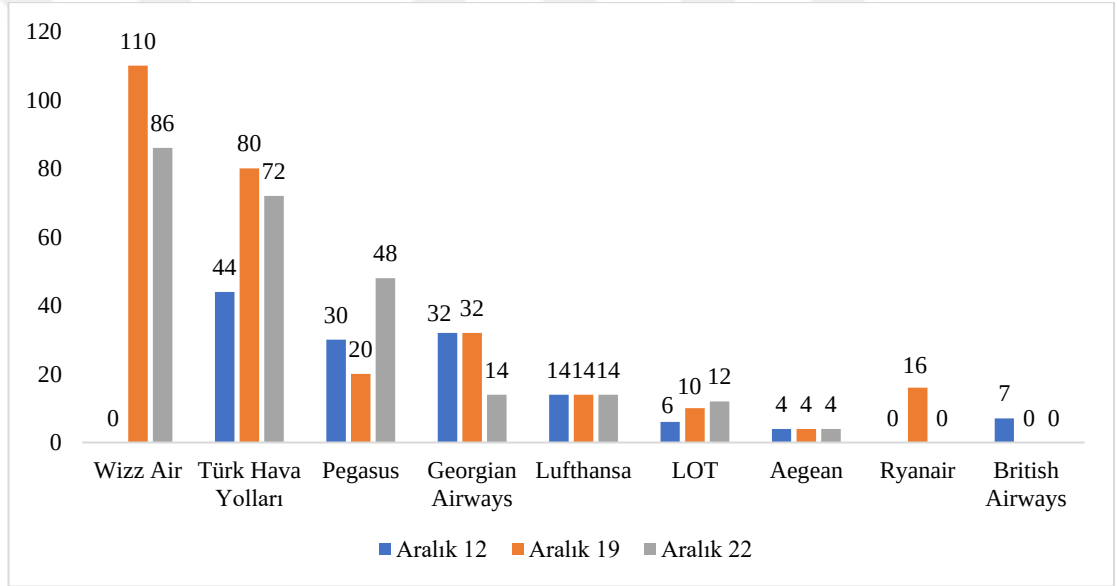
Kaynak: Star O&D Tool verileriyle yazar tarafından hazırlanmıştır.

Air Moldova %33 ile yüksek pazar payını korurken, 2016 yılında kurulan Moldova menşeli Fly One havayolunun da %16 ile Avrupa-Moldova pazarında etkin olduğu taşıdığı yolcu sayıları ile bir kez daha görülmektedir. Wizz Air 2022 yılında Moldova pazarında da ilk sıralarda yer almayı başarmıştır. Avrupalı önde gelen network taşıyıcılarının listede yer almadığı görülmektedir.

AB-Gürcistan Ortak Havacılık Alanı Anlaşması: AB ile üye devletleri ve Gürcistan arasında ortak havacılık alanı anlaşmasının imzalanması ve geçici olarak uygulanmasına ilişkin 2012/708/EU sayılı karar esas alınmıştır. 2020/948 sayılı Karar ile anlaşma akdedilmiştir. Anlaşma ile AB ve Gürcistan arasında ekonomik iş birliğine dair kurallar belirlenmiştir. Taraflar arasında veya diğer tarafın toprakları üzerinde sınırsız uçuş veya diğer tarafın topraklarında trafik dışı amaçlarla durma hakkı dahil

trafik hakları, her bir tarafın hava taşıyıcılarının diğerinin topraklarında faaliyet göstermesi için; adil rekabeti sağlamaya ve ticari faaliyetleri kolaylaştırmaya yönelik kurallar belirlenmesi; havaalanı ve havacılık tesisleri ve hizmetleri için kullanıcı ücretlerine ilişkin kurallar koyulması, karşılıklı güvenlik sertifikalarının tanınması, tek Avrupa hava sahasının Gürcistan'a kadar genişletilmesi amacıyla hava trafiği yönetiminde iş birliği yapılması ve hava trafiği yönetimine ilişkin AB mevzuatına uyulması anlaşmaya dahil edilmiştir.²⁰¹

Grafik 14: Gürcistan-Avrupa Pazarı, Havayolu Seferleri, 2012-2019-2022



Kaynak: OAG verileriyle yazar tarafından hazırlanmıştır.

Aralık 2012’de Türk Hava Yolları haftada 44, Pegasus ise 30 frekanslık yolcu seferleri ile Avrupa-Gürcistan pazarında etkili havayolları olmuşlardır. Gürcistan menşeli Georgian Airways ise haftada 32 frekans yolcu seferleri ile operasyonlarını sürdürmüştür. Yine serbestleşme hareketinin bir sonucu olarak 2019 yılı Aralık ayında Wizz Air’in pazarda ilk sıraya yerleştiği görülmektedir.

²⁰¹ EUR-Lex, EU-Georgia common aviation area agreement, (Çevrimiçi) <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/eu-georgia-common-aviation-area-agreement.html>, 05.10.2022.

Tablo 10: Gürcistan-Avrupa Yolcu Pazarı, 2015-2022

Havayolu	Ocak-Haziran 2015		Ocak Haziran 2022	
	Pazar Payı	Yolcu Sayısı	Pazar Payı	Yolcu Sayısı
Wizz Air	6%	45.412	15%	254.736
Türk Hava Yolları	22%	178.375	13%	223.620
Pegasus	5%	44.522	11%	179.532
LOT	2%	16.851	3%	50.049
Georgian Airways	15%	123.316	3%	44.767
Lufthansa	0%	1.125	3%	43.879
Aegean	1%	6.285	1%	18.528
Air France	0%	405	1%	10.034

Kaynak: Star O&D Tool verileriyle yazar tarafından hazırlanmıştır.

2015 yılında pazar payı %6 olan Wizz Air, 2022 yılı ilk 6 ayında bu oranı %15'e çıkartmıştır. Georgian Airways ise %3 ile listede geride kalmıştır. Wizz Air 2022 yılında Avrupa-Gürcistan pazarında 254.736 yolcu taşıırken, Georgian Airways 44.767 yolcu taşımıştır.

AB'nin İsrail, Fas, Ürdün ve Gürcistan ile hava ulaştırma anlaşmaları imzalayarak karşılıklı pazarların açılması, frekans ve kapasite kısıtlarının kaldırılması kuşkusuz bölgeler arasında hava yolcu trafiğinin artmasına katkı sağlamıştır. Ancak özellikle pazara düşük maliyetli taşıyıcıların etkili bir şekilde giriş yapması, zorlu bir rekabet ortamının doğmasına yol açmış, bayrak taşıyıcı havayollarının pazar paylarının düşmesi ile sonuçlanmıştır. Türkiye ile AB arasında imzalanması öngörülen benzer havacılık anlaşması neticesinde benzer sonuçlar ortaya çıkması muhtemeldir.

2.6. Havayolu Sektöründe Son Dönem Krizleri ve AB'ye Etkileri

Rigas Doganis, "The Airlines Business" adlı kitabının giriş bölümünde 21. yy.'nin ilk yıllarının havayolu şirketleri için kolay bir dönem olmadığından bahsetmiştir. Gerilemenin 2000 yılında kimi havayolları tarafından hissedildiğini, 2001 yılına gelindiğinde ise ortaya bir krizin çıktığını belirtmiştir. Eylül 2001'de ABD'ye yönelik gerçekleştirilen saldırılar, 2003 yılında Irak'ın işgali, 2004 yılında

akaryakıt fiyatlarının artış göstermesinin ardından yaşanan SARS salgını ile havayolu endüstrinin ilk kez bu kadar uzun ve etkili bir krizle karşı karşıya kaldığını iddia etmiştir. Bu dönemde birçok havayolu şirketi yüz milyonlarca dolar kayıp yaşamış, bazıları için birikmiş kayıplar milyarları bulmuştur. Bazı havayolları iflas ederken, bazıları hükümet destekleri ile kurtarılmak zorunda kalmıştır.²⁰² Bu gelişmelerin o dönem havacılık sektörünü olumsuz yönde etkilediği bir gerçek olsa da 2019 yılı sonunda ortaya çıkacak Covid-19 pandemisi bunlardan çok daha fazlasına mal olmuştur.

2.6.1. Brexit

Britanya'nın (Britain) ilk iki harfi (Br) ile çıkış (exit) kelimesinin birleştirilmesiyle oluşturulan 'Brexit' ifadesi ülkenin Avrupa Birliği'nden çıkması sürecinde ve sonrasında sıklıkla kullanılan bir kelime halini almıştır.

2016 yılında, Birleşik Krallık'ın 41 yıl sonra ikinci kez AB'deki varlığını sorgulayan referandumda, halkın %48'i AB üyeliğine devam edilmesi yönünde oy kullanmıştır. Buna mukabil, %52'si ise Brexit destekçisi olduklarını göstermiştir. Tarihsel süreçte inişli çıkışlı seyreden Birleşik Krallık-AB ilişkileri; ekonomik ve parasal birliği öngören 1992 tarihli Maastricht Anlaşması ve 2004 tarihli AB genişlemesinden fazlaca etkilenmiştir. AB'nin gerekli kurumsal altyapıyı oluşturmadan Euro bölgesi oluşturması ve akabinde Yunanistan'da ortaya çıkan ekonomik kriz, İngiliz kamuoyunda olumsuz karşılanmış, AB karşıtlığını güçlendirmiştir. Birliğin 2004 yılında orta ve doğu Avrupa ülkelerine doğru genişlemesi dönemin başbakanı Tony Blair tarafından da desteklenmiş olmasına rağmen, ülkede göz ardı edilemeyecek bir göçmen sorunu doğurmuştur. 2015 yılına gelindiğinde İngiltere'de yaşayan Polonyalı nüfusu yaklaşık 790.000'e yaklaşmıştır. Göçmenler İngiltere istihdam politikaları açısından katkı sağlamış olsa da genç İngiliz nüfusunun işsizlik sorunu göçmenlik karşıtlığını da arttırmıştır.²⁰³

²⁰² Doganis, a.g.e., p. 1.

²⁰³ Ebru Canan Sokullu, **Brexit Sonrası Birleşik Krallık ve AB'nin Geleceği**, "İngiltere'nin AB ile İmtihanı: Siyasal Söylemlerde Avrupa-Şüpheciliğin Evrimi ve Brexit", Akademos Yayınları, Mayıs 2017, s.s. 29-30.

Referandumun gerçekleştirildiği 2016 Haziran ayı başında İngiltere de diğer AB üyesi devletlerle birlikte emniyet ve güvenlik kurallarından tüketicinin korunmasına, çevreden ekonomik düzenlemelere kadar havacılık sektörünün hemen hemen tüm alanlarında aynı Avrupa mevzuatına tabii idi. Brexit savunucularının argümanlarından biri de Birleşik Krallığı bu karmaşık kural ve düzenlemelerden kurtarmak olmuştur. Ancak o günlerde Birlikten çıkış gerçekleşse dahi karar verme etkisi kaybedilecek de olsa, havacılık sektöründe Avrupa mevzuatının çoğuna tabi olmaya devam edileceği tahmin edilmiştir. Örneğin, Avrupa Ortak Havacılık Alanı üyeleri AB havacılık yasalarına uymak karşılığında Tek Havacılık Pazarına erişim sağlayabilmektedirler. Ancak yeni mevzuat şekillenirken herhangi bir rolleri bulunmamaktadır. Brexit'in gündeme gelmesiyle birlikte Birleşik Krallık AB ile gelecekteki düzenlemeleri için olasılıkları şöyle belirlemiştir;²⁰⁴

- Norveç'in tabi olduğu model; Tek Pazara erişim imkânı sağlayan Avrupa Ekonomik Alanına üyelik,
- AB ile İsviçre arasındaki ikili anlaşmalara benzer ikili düzenlemeler,
- Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) ilişkisi; AB ile özel bir düzenleme olmadan devam edilmesi.

Birleşik Krallık'ta AB üyeliğine dair yapılan referandumda çıkan hayır kararı sonrası tartışılmaya başlanan "Brexit" senaryosuyla birlikte, başta ülkenin milli taşıyıcısı British Airways'in de içinde bulunduğu IAG²⁰⁵ olmak üzere; easyJet, Wizz Air, Ryanair gibi güçlü LCC'lerin hisselerinde %18-22 civarlarında ciddi düşüşler kaydedilmiştir.

31 Aralık 2020 tarihinde Birleşik Krallık 1973 yılından beri üyesi olduğu AB'den tamamen ayrılmıştır. Böylece AB havacılık sisteminden de ayrılmış, EASA dahil olmak üzere birçok AB havacılık kurumunun parçası olmaktan çıkmıştır. Geçiş süreci akabinde, 1 Ocak 2023 tarihinden itibaren ise Birleşik Krallık, Birleşik Krallık'a

²⁰⁴ IATA Report: The impact of 'BREXIT' on UK Air Transport, 24 June 2016, p. 5.

²⁰⁵ IAG (International Airlines Group): British Airways, Iberia ve British Midland International dahil olmak üzere bir dizi büyük havayolunun çoğunluk hissesine sahip olduğu çok uluslu bir holding şirkettir. Holding merkezi Birleşik Krallık'ta olup, İspanyol tescillidir.

kayıtlı uçaklar için EASA tarafından verilen çeşitli sertifikalar, onaylar ve lisansları artık tanımayacaktır. Birleşik Krallık eşdeğer lisanslarının bir an önce alınması teşvik edilmiştir.

İngiltere'nin en büyük havalimanı grubu başkanı Brexit'in İngiltere ekonomisine ciddi zarar verdiğini, özellikle işçi kıtlığına sebep olduğunu belirtmiştir. İşe alımla ilgili sorunların ülkeyi daha az rekabetçi hale getirdiği, AB'de Covid-19 pandemisi sonrası toparlanmanın Birleşik Krallık'a göre çok daha iyi olduğunu eklemiştir. İngiltere havacılık bakanı her ne kadar hava sahası modernizasyonu ile sorunların aşılabileceğini belirtse de IATA başkanı da Brexit'in İngiltere hava ulaştırma sektörüne zarar verdiği, sorunun kabul edilmemesi halinde geliştirme gösterilemeyeceğini açıklamıştır.²⁰⁶

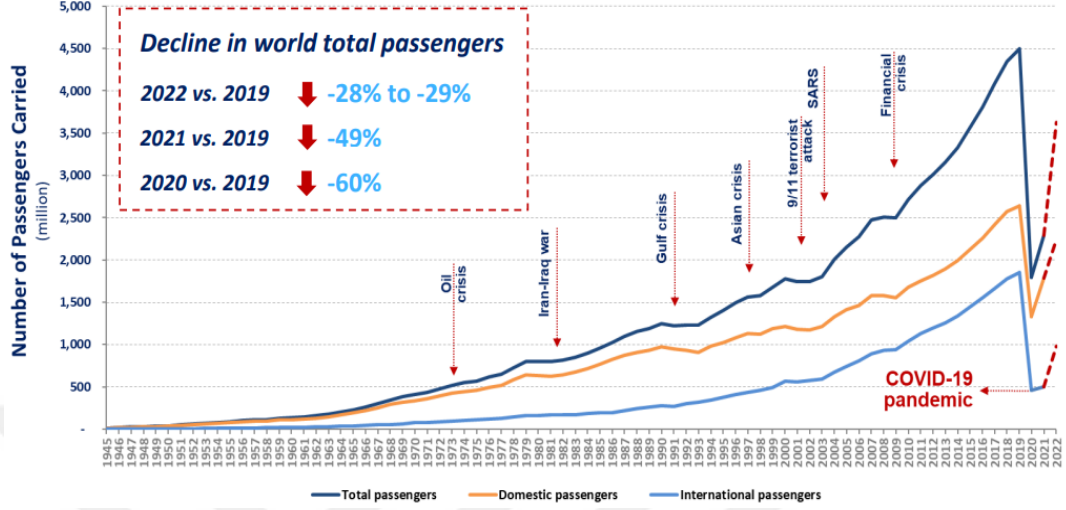
Bugün gelinen noktada Brexit'in İngiltere'de havayolları, havaalanları ve yer hizmetleri şirketleri için potansiyel işgücü havuzunu oldukça daralttığı görülmektedir. Birleşik Krallık hükümetinin göçmenlik kurallarını gevşetmeye istekli olmaması yaşanan sorunların devamına sebep olacaktır. Ayrıca, hava ulaştırma sektörü İngiltere'de de ekonomiye büyük katkı sağlamaktadır. AB ile bu alanda yürütülecek ilişkiler de önem teşkil etmektedir.

2.6.2. Covid-19 Pandemisi

2019 yılı sonunda ortaya çıkan Covid-19 salgını, 2020 yılının başlarında ilk olarak Çin'de hayatın her alanında etkisini göstermiş ve ülkede hava taşımacılığı sisteminin büyük oranda kapanmasına sebep olmuştur. Salgının yayılmasıyla birlikte seyahat yasakları tüm dünyada etkili olmaya başlamış, havayolu endüstrisinin tarihindeki en kötü kriz yaşanmıştır.

²⁰⁶ The Guardian, 'No doubt' Brexit damaged UK economy, says airports boss, 21.11.2022, (Çevrimiçi) <https://www.theguardian.com/politics/2022/nov/21/no-doubt-brexit-damaged-uk-economy-says-airports-boss>, 01.12.2022.

Grafik 15: Dünya Yolcu Trafığı Gelişimi, 1945-2022



Kaynak: ICAO, Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis, Montreal, Canada, 30 November 2022, (Çevrimiçi)
https://www.icao.int/sustainability/Documents/Covid-19/ICAO_coronavirus_Econ_Impact.pdf, 10.12.2022.

ICAO tarafından hazırlanan yukarıdaki grafikte görülebileceği üzere dünyada yolcu trafiği tarihte daha önce benzeri görülmemiş bir düşüş yaşamıştır. 1973 petrol krizi, 1981 İran-İrak savaşı, 1991 Körfez krizi, 1997 Asya krizi, 11 Eylül 2001 saldırıları, 2008 finansal krizinden sonra hem iç hat hem dış hat toplam yolcu sayılarında en fazla düşüş Covid-19 pandemisi ile olmuştur. 2022 yılında sektör toparlansa da hala 2019 yılı verilerinin %28 oranında gerisinde olduğu görülmektedir.

Covid-19 salgını sonrasında havacılık sektöründe yaşanan sıkıntıları gidermek amacıyla çeşitli önlemler alınmıştır:²⁰⁷

- Bunlardan biri, Topluluk havaalanlarında slot tahsisi için ortak kurallara ilişkin Konsey Yönetmeliği (EEC) No 95/93'ü tadil eden 30 Mart 2020 tarihli (AB) 2020/459 sayılı yönetmeliktir. 14 Ekim 2020'de Komisyon, slot tahsisi

²⁰⁷ European Parliament, Fact Sheets on the European Union, Air transport: market rules, (Çevrimiçi)
<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/131/air-transport-market-rules>, 29.10.2022.

konusundaki istisnayı 27 Mart 2021'e kadar uzatma kararını kabul etmiştir. Havayolları, bir sonraki dönemde kullanım haklarının devam edebilmesi için 2021 yaz sezonunda planladıkları kalkış ve iniş slotlarının yalnızca %50'sini kullanmakla yükümlü tutulmuşlardır. Oysa bu oran pandemi öncesi %80'di. Ayrıca Komisyon, farklı hava trafiği seviyelerine esnek bir şekilde yanıt verebilmek için yeni kuralları gelecekte iki sezon daha kapsayacak şekilde genişletebilecek ve minimum kullanım oranını %30 ile %70 arasında tutabilecektir. Komisyon, slot yardımı kurallarının Temmuz 2021'de yeniden uzatılmasını önermiştir.

- Diğer bir önlem ise Toplulukta hava hizmetlerinin işletilmesine ilişkin ortak kurallara dair (EC) No 1008/2008 Yönetmeliğini tadil eden 25 Mayıs 2020 tarihli (AB) 2020/696 sayılı Yönetmeliktir. Geçici önlemler arasında, pandeminin neden olduğu mali sıkıntılar nedeniyle hava taşıyıcısı lisanslama kurallarının değiştirilmesi, trafik hakları kısıtlamalarının uygulanma prosedürlerinin basitleştirilmesi ve yer hizmetleri sözleşmeleri için daha verimli ihale prosedürleri oluşturulması yer almaktadır.
- Bunların yanı sıra Komisyon, ciddi ekonomik gerileme riskleri ile başa çıkabilmek için mevcut devlet yardımı kurallarının kapsamına ek olarak, AB üyesi devletlerin şirketlere yardım sağlamasına ilişkin geçici bir çerçeve yayınlamıştır.
- Komisyon, 14 Temmuz 2021'de Avrupa Yeşil Anlaşması kapsamında, AB'nin iklim, enerji, arazi kullanımı, ulaşım ve vergilendirme politikalarını sera gazı emisyonlarının en az %55 oranında azaltılabilmesine uygun hale getirmeye yönelik teklifler paketini kabul etmiştir. Tekliflerin birçoğu hava taşımacılığını da kapsamaktadır. Havacılık için ücretsiz emisyon tahsisatlarının aşamalı olarak kaldırılması, uçakların büyük havalimanlarında temiz elektrik kaynağına erişimi olmasını önemli ölçüde şart koşan mevcut yönetmeliğin revize edilmesi, sürdürülebilir hava taşımacılığı için eşit koşullar sağlamaya yönelik bir düzenleme önerisi bunlardandır.

Eurocontrol, Covid-19 pandemisinden en fazla etkilenen havayolu taşımacılığının Avrupa’da 2020 yılında 56,2 milyar Avro maddi kayba uğradığını, 6 milyondan fazla uçuşun iptal edildiğini, 190 bin havacılık çalışanının işten çıkarıldığını belirtmiştir. Eurocontrol’ün hazırladığı “Covid-19’un Avrupa havacılığına etkisi ve 2021’e bakış” başlıklı rapor 2020 yılını havacılık sektörünün yaşadığı en kötü yıl olarak tanımlarken, Avrupa çıkışlı veya varışlı seferlerin yüzde 55 oranında azaldığını, 6 milyon 100 bin uçuşun iptal edildiğini tespit etmiştir.²⁰⁸

Ocak 2020’de pandeminin etkisini göstermesiyle birlikte havayollarının tarifeli seferlerinde sert bir düşüş meydana gelmiştir. Seyahat kısıtlamaları Avrupa’da yayıldıkça planlanan seferler ile uçulanlar arasında büyük fark oluşmuştur. En belirgin düşüş planlananın yalnızca %24’ünün icra edilebildiği 29 Mart 2020 tarihi olmuştur. 2020 yazında mevcut durum kademeli olarak düzelse de toparlanma Temmuz ayı sonuna kadar sürmüştür. Pandeminin dalgalı bir şekilde seyretmesi havayolu seferlerine de yansımıştır. Tarifeler ile planlanan uçuşlar arasındaki farklar yeniden genişlemiş, Ekim ayı bazı günlerde yaklaşık %80 oranında düşüş göstermiş ve yıl sonuna kadar bu seyrinde devam etmiştir.²⁰⁹

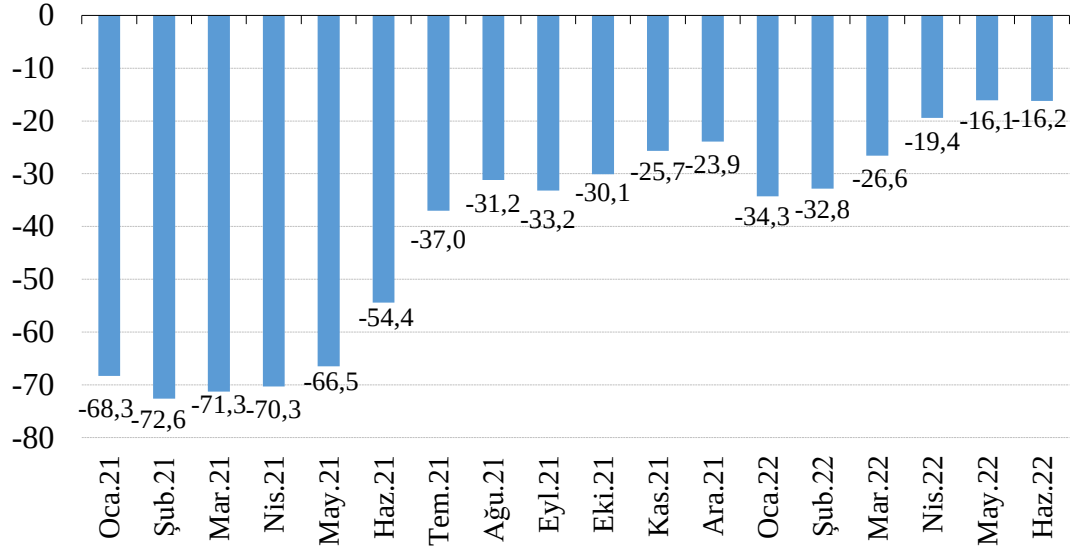
IATA 2021 Aralık ayı raporunda, Omicron varyantı dolayısıyla kısıtlamalara rağmen havacılık sektöründe toparlanmanın devam ettiğine değinilmiştir. Aşılanmanın devam etmesi göz önünde bulundurulduğunda dünya yolcu trafiğinde ücretli yolcu km (RPK), 2021 yılında 2019 yılı seviyesinin %41,6’sına yükselmiştir. Yolcu doluluk oranının ise %67,2 olduğu belirtilmiş olup, pandemi öncesi 2019’a kıyasla %15,4 oranında düşük olduğuna dikkat çekilmiştir.²¹⁰

²⁰⁸ BBC News, “Koronavirüs: Avrupa’da havacılık sektörünün 2020’deki kaybı 56,2 milyar Euro”, 04.01.2021, (Çevrimiçi) <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-55528594>, 24.11.2021.

²⁰⁹ Eurocontrol, (Çevrimiçi) <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-data-snapshot>, 02.05.2021.

²¹⁰ IATA, Air Passenger Market Analysis, December 2021, (Çevrimiçi), <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---december-2021/>, 19.11.2022.

Grafik 16: Avrupalı Taşıyıcıların Ticari Uçuşları, 2022-2021-2019



Kaynak: Eurostat, (Çevrimiçi) https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Air_passenger_transport_-_monthly_statistics#All_top_EU_30_airports_showed_signs_of_recovery_in_2022, 02.11.2022.

Avrupa içi trafiğin yoğun olduğu yaz aylarında dahi 2022 hava yolcu verileri 2019 yılı aynı dönem sayılarına ulaşamamıştır. Ancak Haziran 2021’de 2019 yılının %54,4 gerisinde iken Haziran 2022’de %16,2 oranı ile geride kalmak havacılık sektörünün ne denli toparlandığını göstermektedir.

2.6.3. Rusya-Ukrayna Krizi

Rusya’nın Ukrayna’yı 2022 yılı işgali, 2014 yılında başlayan Rusya-Ukrayna savaşı kapsamında yaşanan anlaşmazlıkların bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Şubat 2022’de Rusya, Ukrayna’da “özel bir askeri operasyon” ilan ettiğini açıklamıştır.

Avrupa Birliği ile Ukrayna arasındaki Ortaklık Anlaşması kapsamında Ukrayna, 2017 yılından itibaren AB ülkeleriyle gümrük vergisi ödemediği ticaret yapabilmektedir. Ayrıca AB adaylığına başvuru hazırlıkları gereğince AB standartlarına uyum konusunda çalışmalar yürütülmüştür. Ukrayna Cumhurbaşkanı

Volodimir Zelenskiy, Rusya'nın Şubat 2022'de gerçekleştirdiği müdahale sonrasında AB üyeliği başvuru sürecini başlatmıştır. Ukrayna'nın amacının ekonomi temelli olmadığı, AB üyeliği ile bağımsız ve egemen bir Avrupa devleti olma hayali olarak değerlendirilmiştir. Avrupa Komisyonu Başkanı Ursula von der Leyen, Ukrayna girişimlerini olumlu bulurken, ilave önemli reformların gerekli olduğunu belirtmiştir. Ukrayna'da serbest bir piyasa ekonomisinin kurulması, hukuk sisteminin toparlanması, insan haklarının iyileştirilmesi, yolsuzlukla mücadele ve oligarkların gücünün azaltılması elzem görünmektedir. Rusya, Ukrayna'nın NATO üyeliğine karşı çıksa da AB'ye katılmasına karşı olmadığını vurgulamaktadır. Ancak Ukrayna tarafı Rusya'nın sadece Ukrayna'ya değil, diğer Avrupa ülkelerine karşı da tepki gösterebileceğini öngörmektedir.²¹¹

Avrupa Birliği ile Ukrayna arasında mevcut sivil havacılık ilişkileri, ortak havacılık alanı oluşturma süreci ile ilişkilendirilebilir. AB'nin ortak bir havacılık alanı oluşturma girişimleri 1999 yılında başlatılmış, 2006 yılında AB Konseyi, Komisyon'a Ukrayna ile müzakerelere başlama yetkisi vermiştir. Ekim 2013'te taraflar bir anlaşma metni üzerinde anlaşmış olsa da dış politika koşulları nedeniyle imza aşaması ertelenmek durumunda kalmıştır. Anlaşmanın imzalanması İngiltere ile İspanya arasındaki Cebelitarık Havalimanı statüsünün belirlenmesi anlaşmazlıkları nedeniyle bloke edilmiştir.²¹²

²¹¹ BBC News Türkçe, "Ukrayna AB'ye katılabilir mi, Rusya buna nasıl tepki verir?", 23.06.2022, (Çevrimiçi) <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-61893867>, 01.10.2022.

²¹² Kateryna Vodolaskova, Ivan Borodin, Victoriya Cherevatyuck, "European Common Aviation Area as a Way to Aviation Liberalisation: Ukraine's Case", **Advances in Economics, Business and Management Research**, volume 188, Atlantis Press, 2021, s. 184, (Çevrimiçi) <https://www.atlantispress.com/proceedings/bambel-21/125960337>, 10.10.2022.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

AB HAVA ULAŞTIRMA POLİTİKALARININ TÜRKİYE’DEKİ HAVAYOLU ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

3.1. Türkiye’de Sivil Havacılık Sistemi ve Yapısı

Türkiye kıtalararasında bir kavşak noktasında yer almakta olup, uluslararası hava taşımacılığında da stratejik bir konuma sahiptir. Türkiye’de sivil havacılık sistemi 1980’li yıllara kadar gelişim gösterememiş olsa da sonrasında ilerleme kaydedilmiştir. 1983 yılında çıkarılan yasa ile özel işletmelere de sivil havacılık alanında faaliyet izni verilmiş ve hızlı bir büyüme dönemine girilmiştir. Ancak hızlı büyüme Türk sivil havacılık sisteminde yer alan alt sistemleri ve altyapıyı hazırlıksız yakalamıştır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün merkezde olduğu sorunlar emniyetli ve etkin sivil havacılık faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi, standartlar oluşturulması, pazara giriş ve çıkışların düzenlenmesi ve uygulanması ve yaptırım hususlarında yoğunlaşmıştır.²¹³

Bugün SHGM’nin ana amaçları; havacılık emniyeti ve güvenliğinin en üst düzeyde sürdürülmesinin sağlanması, uluslararası alanda bilgi, teknoloji ve eğitim imkanlarını en üst seviyede kullanarak ülkenin rekabet gücünün geliştirilmesi, sivil havacılık sektörünün sürdürülebilir gelişimini sağlayabilmek amacıyla strateji ve politikalar geliştirilerek uygulanması ve kurumsal kapasitenin gelişiminin sağlanması yer almaktadır.²¹⁴

Türkiye’nin üye olduğu uluslararası kuruluşlar da sivil havacılık sisteminin gelişimi bakımından önem taşımaktadır. Aşağıda SHGM 2021 yılı faaliyet raporundan alınan detaylı tabloya yer verilmektedir:

²¹³ Ender Gerede, “Sivil Havacılık Faaliyetlerin Sınıflandırılması ve Türkiye’de Hava Taşımacılığı Faaliyetlerinin Tanımlanmasına İlişkin Sorunlar”, **Kayseri VI. Havacılık Sempozyumu**, 12-14 Mayıs 2006, Nevşehir, s. 197.

²¹⁴ Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2021, s. 50, (Çevrimiçi)
<https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2021.pdf>, 19.09.2022.

Tablo 11: Türkiye'nin Üyesi Olduğu Uluslararası Havacılık Kuruluşları

KURULUŞ ADI	KURULUŞ TARİHİ VE YERİ	KURULUŞ AMACI	AÇIKLAMA	GÖREVLER
ICAO (International Civil Aviation Organization)	1944- Montreal	Bütün dünyada uluslararası sivil havacılığın emin ve düzenli gelişmesini ve sürdürülmesini sağlamak.	Hâlihazırda 192 üyesi bulunan kuruluş Türkiye 1945 yılında üye olmuştur.	Konsey Üyeliği (2016-2019)
ECAC (European Civil Aviation Conference)	1955- Fransa	Havacılık emniyeti alanında mevzuat geliştirmek ve üye ülkelerde emniyet denetimleri yapmak.	44 üyeye sahip olan kuruluş ICAO'nun bölgesel (Avrupa) bir organizasyonudur.	Kurucu Üye, Koordinasyon Komitesi Üyeliği
ICAO Avrupa Kuzey Atlantik Bölgesel Havacılık Emniyet Grubu	1947- Paris	ICAO'nun, emniyet ile ilgili aldığı kararların Avrupa bölgesindeki uygulamalarını izlemek.	Kuruluşun 57 üyesi bulunmaktadır.	Başkan Yardımcılığı
EUROCONTROL (European Organisation for the Safety of Air Navigation)	1960- Brüksel	Avrupa hava trafik yönetimini ve emniyetini geliştirmek.	Kuruluşun 41 üyesi bulunmaktadır.	Genişletilmiş Yol Ücretleri Komitesi Üyeliği, Daimi Finans Komitesi Üyeliği
D8 Sivil Havacılık Komisyonu	2007- İstanbul	D8 ülkeleri sivil havacılık otoriteleri arasında koordinasyon ve iş birliğini geliştirmek.	D8 ülkeleri organizasyonu bünyesinde kurulan bir komisyondur.	Güvenlik Görev Gücü Başkanlığı, Eğitim ve Kapasite Geliştirme Görev Gücü Başkanlığı ve Ticari Hususlar Görev Gücü Başkan Yardımcılığı
JAA –TO (Joint Aviation Authorities – Training Organization)	1955- Fransa	Avrupa havacılık emniyetinin sağlanması için duyulan eğitim ihtiyacını karşılamak.	ECAC'ın bir alt organizasyonu olup, ECAC üyesi olan 44 ülke aynı zamanda bu organizasyona da üyedir.	

Kaynak: SHGM Faaliyet Raporu 2021, (Çevrimiçi)

<https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2021.pdf>, 20.11.2022.

3.2. Türk Sivil Havacılığının Gelişimi, Kanun ve Yönetmelikler

Türkiye’de 1925 yılında kurulan ve daha sonra Türk Hava Kurumu adını alan Türk Tayyare Cemiyeti ile Türk Sivil Havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır. 1933 yılında “Türk Hava Postaları” adı altında ilk sivil havacılık taşımacılığı 5 uçaklık bir filo ile gerçekleştirilmiştir.²¹⁵

27 Mayıs 1939 tarihinde 3613 sayılı kanunla kurulan Ulaştırma Bakanlığı, "Ulaştırma" ve "Haberleşme" hizmetleri sorumluluğunu da üstlenmiştir. İkinci Dünya Savaşı sonrasında ulaştırma sistem ve faaliyetlerinin giderek gelişmesiyle mevcut hükümler yetersiz kalmış ve 27 Haziran 1945 tarihinde 4770 sayılı Kuruluş Kanunu ile Ulaştırma Bakanlığının teşkilat ve hizmet alanı genişletilmiştir. 1986 yılında Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) Ulaştırma Bakanlığı bünyesine katılmıştır.²¹⁶ 2018 yılında Bakanlığın adı değişmiş olup, "Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı" olarak faaliyet göstermeye devam etmektedir.

1950’li yıllara gelindiğinde Türk Sivil Havacılık alanında atılan adımların oldukça yavaşladığı görülmüştür. Buna rağmen, 1954 yılında uluslararası havacılık kuralları ile uyum sağlanması, Türkiye içinde sivil havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi ve aynı zamanda denetlenmesi amacıyla Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı kurulmuştur. Türkiye’nin tek ticari taşıyıcısı olma özelliğine sahip THY ise 1956 yılında yeniden yapılanarak operasyonlarını sürdürmüştür.²¹⁷

Türkiye’de havayolu ulaştırma sektörü 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu’nun yürürlüğe girmesiyle, 1980’lerin ikinci yarısından itibaren gelişim göstermeye başlamıştır.²¹⁸ 1983 yılında çıkarılan kanun ile monopol yapıya sahip Türk sivil havacılığında özel sektörün de faaliyet göstermesinin önü

²¹⁵ Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, (Çevrimiçi), <http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1--tarihce>, 20.01.2022.

²¹⁶ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, (Çevrimiçi), <https://www.uab.gov.tr/tarihce>, 20.01.2022.

²¹⁷ Yıldırım Saldıraner, **Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi İçin Organizasyon Yapısı Önerisi**, Anadolu Üniversitesi, SHMYO, Eskişehir, 1992, s. 33.

²¹⁸ TUSİAD, a.g.e., s. 170.

açılmıştır. 1986 yılı sonrası hava taşımacılığı sektörü hızla gelişmiş, ancak sağlıklı ve istikrarlı bir büyümeden söz edilememiştir. 20 yıl içerisinde ticari hava taşımacılığı yapan 20 havayolu şirketinin kurulup kapanması bunun en önemli göstergesi olmuştur. Bu durum ekonomiye, havacılık ve turizm sektörlerine olumsuz etki etmiştir.²¹⁹

Son dönemde Türkiye’de havayolu ulaştırmasına diğer ulaştırma sistemlerine göre daha fazla rağbet edildiği görülmektedir. Sektör, taşımacılığın başladığı ilk yıllardan itibaren sürekli gelişmeye devam etmiştir. 2003 yılı olumlu yönde bir kırılma noktası olmuş, özel havayolu şirketi sayıları da artış göstermiştir. Küresel ölçekte de düşük maliyetli havayolları sektörde yer almaya başlamıştır.²²⁰

3.3. Türkiye’de Sivil Havacılık Kurumları

3.3.1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)

Dünyada sivil havacılık sektörünün hızla gelişmesi ve teknolojik ilerlemeyle birlikte uluslararası ilişkilerin belirli bir yöntem çerçevesinde yürütülmesi ve çıkarların korunması gereksinimleri ile 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı" kurulmuştur. 1987 yılında ise "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" adı altında günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırılmıştır. 18 Kasım 2005 tarihinde yürürlüğe giren 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile SHGM finansal açıdan özerk hale gelmiş ve mevcut yönetim yapısı oluşturulmuştur.²²¹

SHGM, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na bağlı olarak, kamu tüzel kişiliğini haiz, özet bütçeli statüde kurulmuştur. Görev, yetki ve sorumlulukları 15.07.2018 tarih

²¹⁹ Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü, s. 257.

²²⁰ Cem Saatçioğlu, **Ulaştırma Ekonomisi Sistemler-Politikalar-Uygulamalar**, Sümer Kitabevi, İstanbul, Ekim 2016, s. 97.

²²¹ Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, (Çevrimiçi), <http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1--tarihce>, 20.01.2022.

ve 30479 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan “4 Numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi” ile belirlenmiş olup genel çerçeve şöyledir;²²²

- Sivil havacılık faaliyetlerini kamu yararını gözeterek, ekonomik ve sosyal gelişme ve milli güvenliğin sağlanması amacıyla yürütmek ve politikalar uygulamak,
- Uluslararası sivil havacılık alanındaki gelişmeleri takip etmek, ilgili kuruluşlara üye olarak iş birlikleri tesis etmek, uluslararası kurallara riayet ederek sivil havacılık faaliyetlerini geliştirmek ve sürdürülebilirliğini sağlamak,
- Mevzuata aykırı eylemleri önlemek amacıyla alınacak tedbirleri belirlemek,
- Uluslararası hava sahalarının kullanımına ilişkin strateji ve politikalar kapsamında çalışmalar yürütmek, hava trafik yönetim hizmetleri konusunda 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu çerçevesinde sivil asker koordinasyonunu sağlamak,
- Hava trafik yönetim hizmetleriyle ilgili düzenlemeler yapmak ve hava arama, kurtarma hizmetleri konusunda ilgili kurum ve kuruluşlarla iş birliği kurmak,
- Gerek yurt içi gerek yurt dışında hava ulaştırma faaliyetlerinde bulunmak isteyen Türk ve yabancı gerçek veya tüzel kişilere verilecek izinlerin şartları üzerinde çalışmak ve ilgili birimlerle koordinasyonu sağlamak,
- İkili ve çok taraflı sivil havacılık anlaşmalarının çalışmalarına katılmak ve sonuçlandırmak,
- Sivil havacılığın yasadışı müdahaleler ve yangın, sel, deprem gibi diğer tehlikelerden korunması için çalışmalar yürütmek, ayrıca kazaların, olayların soruşturma süreçlerini yönetmek ve gerekli tedbirleri almak, kamuoyunu bilgilendirmek,
- Sivil hava araçlarının Türk hava aracı siciline kaydedilmesi işlemlerini uluslararası standartlara uygun yapmak, sivil hava araçlarının emniyetli uçuş

²²² Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2021, s.s. 12-13, (Çevrimiçi)
<https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2021.pdf>, 19.09.2022.

gerçekleştirmesi için gerekli uygulamalardan sorumlu olmak, aykırı hareket edenler için yasal işlemleri yapmak,

- Uçuş emniyeti veya uluslararası standartların ve kuralların ihlali halinde uçuş operasyonlarını yasaklamak, askıya almak veya iptal etmek.

Türkiye’de sivil havacılık alanında en sorumlu ve yetkili otorite olan SHGM; özetle sektörün güvenli, düzenli ve verimli işleyebilmesi için tüm faaliyetleri planlamakta, koordine ve kontrol etmektedir. Sivil havacılıkta sürekli olarak ileri teknolojiler uygulanmakta, sürat ve emniyet gibi konular önem taşımaktadır. Bu doğrultuda SHGM, sivil havacılık alanındaki her türlü faaliyeti, ulusal çıkar ve uluslararası ilişkilere uygun bir şekilde yürütmekle sorumludur.²²³

3.3.2. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ)

Türkiye havalimanlarının işletilmesi ve Türkiye hava sahasındaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolü görevini yürüten Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü, 1933 yılından bu yana değişik isim ve statülerle hizmetlerini yürütmüştür. 1984 yılından itibaren faaliyetlerini Kamu İktisadi Teşebbüsü olarak sürdürmektedir. Hava taşımacılığı, havalimanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin ifa edilmesi, hava trafik kontrol hizmetlerinin yerine getirilmesi, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılması temel faaliyet alanlarıdır.²²⁴

DHMİ, bahse konu görevlerini uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarına göre yerine getirmek durumundadır. Dolayısıyla; Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL), Uluslararası Havaalanları Konseyi (ACI) gibi uluslararası kuruluşlara üyedir.²²⁵

²²³ Saatçioğlu, *Ulaştırma Ekonomisi Sistemler-Politikalar-Uygulamalar*, s. 100.

²²⁴ DHMİ, (Çevrimiçi) <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Hakkimizda.aspx> 20.01.2022.

²²⁵ Saatçioğlu, *Ulaştırma Ekonomisi Sistemler-Politikalar-Uygulamalar*, s. 103.

3.3.3. Havaalanı Yer Hizmetleri ve İkram Hizmetleri Kuruluşları

Türkiye havaalanlarında yer hizmetleri, ikram, temsil, gözetim, yönetim ve uçak özel güvenlik hizmeti veren birçok işletme faaliyet göstermektedir. Türkiye'nin ilk yer hizmetleri işletmesi 1933 yılında devlet tarafından yer hizmetleri ve ikram servisi sağlamak üzere kurulan Havaş A.Ş.'dir. 1995 yılında yer hizmetleri bölümünde şirket hisselerinin %60'ı satılarak özelleştirilmiştir. İlk özel yer hizmetleri işletmesi ise 1958 yılında Ankara Esenboğa Havaalanında kurulan Çelebi Hava Servisi A.Ş.'dir. Yerli ve yabancı havayolu işletmelerine hizmet veren Havaş ve Çelebi şirketlerinin pazar payı %50 civarındadır.²²⁶

Yer hizmetleri kuruluşları, SHY-22 (23/08/2016 tarihli ve 29810 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Havalimanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği), IATA ve ICAO'nun belirlediği standart ve kurallara uygun olarak hizmet vermek zorundadır. Yer hizmetleri kuruluşları veya hava taşıyıcılarının SHY-22'de istenen koşulları sağlayarak ayrı bir çalışma ruhsatı almaları gerekmektedir. Havalimanı yer hizmet türleri; temsil, yük kontrolü ve haberleşme, birim yükleme gereçlerinin kontrolü, yolcu hizmetleri, kargo ve posta, ramp, uçak, temizlik, yakıt ve yağ, uçak hat bakım, uçuş operasyon, ulaşım, ikram servisi, gözetim ve yönetim, uçak özel güvenlik hizmet ve denetimi şeklindedir.²²⁷

3.3.4. Meteoroloji Genel Müdürlüğü

İstanbul'da "Rasathane-i Amire" adı ile Fransız hükümeti tavsiyesi ile 1868 yılında kurulan meteoroloji istasyonu, Türkiye'nin ilk meteoroloji istasyonu olarak anılmaktadır. 1911 yılında ise Kandilli Rasathanesi kurulacak ve 1915 yılında "Askeri Hava Rasat İdaresi" oluşturulacaktır. Bu İdare'nin teknik yönetimi Almanlar tarafından yapılmıştır. Cumhuriyetin ilanı ile birlikte, Tarım Bakanlığı ve sonrasında Millî Savunma Bakanlığı tarafından ihtiyaçları doğrultusunda meteoroloji üniteleri

²²⁶ TÜSİAD, a.g.e., s. 153.

²²⁷ Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Havalimanı Yer Hizmet Türleri ve Detayları Talimatları, (Çevrimiçi) <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat>, 20.10.2022.

kurulmuştur. “Meteoroloji Enstitüsü ve Teşkilatı” 1925’te Ankara’da, “Kuvve-i Havaiye Müfettişliği”ne bağlı “Hava Rasat Şubesi” 1927’de İzmir’de kurulmuştur. Süreç içerisinde genel müdürlük oluşturulmuş ve meteoroloji istasyonları uluslararası ağa dahil edilmiştir.²²⁸

3.3.5. Türk Hava Kurumu

16 Şubat 1925 tarihinde Ankara’da Mustafa Kemal Atatürk’ün talimatıyla Türkiye’de havacılık sanayiini kurmak, havacılığın askeri, ekonomik, siyasi önemini öne çıkartmak amacıyla “Türk Tayyare Cemiyeti” kurulmuştur. Kurum 1929 yılında Uluslararası Havacılık Federasyonu’na üye olmuştur. 1935 yılında yapılan kongrede “Türk Hava Kurumu” adını almıştır.²²⁹

3.4. Türkiye’de Havayolu Taşımacılığının Günümüz Durumu ve Gelecek Değerlendirmeleri

Türk tescilli uçaklarla yolcu taşımacılığı ile sadece yük taşımacılığı yapan, koltuk kapasitesi 20 ve üzeri olan ticari hava işletmeleri “havayolu işletmeleri” olarak adlandırılmaktadır. Ülkemizde hâlihazırda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından ruhsatlandırılan tarifeli ve tarifesiz olmak üzere 11 havayolu bulunmaktadır; THY A.O, Güneş Ekspres Havacılık A.Ş., Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş., MNG Havayolları ve Taşımacılık A.Ş., Hürkuş Havayolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş., ULS Hava Yolları Kargo Taşımacılık A.Ş., Turistik Hava Taşımacılık A.Ş., ACT Hava Yolları A.Ş., Tailwind Havayolları A.Ş.²³⁰

Dünya genelinde artan liberalleşme hareketleri Türkiye’de de etkisini göstermiştir. Hem iç hem dış hat pazarlarda daha fazla büyümek isteyen havayolu işletmeleri erişim noktalarının, tayin edilecek havayolu sayısının, günlük ve haftalık sefer sayısının arttırılmasını talep etmiştir. Dış hatlarda büyüebilmek için pazara erişim, giriş ve

²²⁸ Saldıraner, **a.g.e.**, s. 48.

²²⁹ Türk Hava Kurumu, (Çevrimiçi) https://www.thk.org.tr/turk_tayyare_cemiyeti, 17.12.2021.

²³⁰ Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, (Çevrimiçi) <http://web.shgm.gov.tr/tr/havacilik-isletmeleri/2063-hava-tasima-isletmeleri>, 19.09.2021.

kapasite düzenlemelerinin de liberalleştirilmesi gerekmektedir. Örneğin Türk Hava Yolları'nın izlediği küreselleşme stratejisinin başarılı olduğu değerlendirilmiştir. Kendi kaynaklarını kullandığı, Star İttifakı Grubu'na (Star Alliance) katılarak uçuş ağını genişlettiği, bu sayede transit yolcu sayısını arttırdığı görülmüştür. Pegasus, SunExpress, AtlasJet ve Onur Air gibi havayolu işletmeleri de benzer gelişmeler göstermiştir. Gelecekte de işletmelerin diledikleri noktalara uçabilmesi, sefer yapılabilen noktalara tayin edilebilmesi, sefer sayılarını arttırabilmesi büyümeleri için elzem görünmektedir.²³¹ Ancak 2021 yılında Atlas Global havayolu iflas ettiğini açıklamış, Onur Air ise borçlarını ödeyemediği için uçuş düzenlemekten men edilmiştir.

Tablo 12: Türkiye Geneli Yolcu Trafiği İstatistikleri, 2015-2021

YILLAR	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Yolcu Trafiği (Direkt Transit Dahil)	181.437.004	174.153.146	193.576.844	210.947.639	208.911.338	81.703.685	128.350.222
Yolcu Trafiği	181.074.531	173.743.537	193.045.343	210.498.164	208.373.696	81.616.140	128.155.762
- İç Hat	97.041.210	102.499.358	109.511.390	112.911.108	99.946.572	49.740.303	68.466.177
- Dış Hat	84.033.321	71.244.179	83.533.953	97.587.056	108.427.124	31.875.837	59.689.585
Direkt Transit Yolcu	362.473	409.609	531.501	449.475	537.642	87.545	194.460

Kaynak: DHMİ, (Çevrimiçi) <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler.aspx>, 03.09.2022.

Tablo'da yer alan verilere göre Türkiye'de gerek iç hat gerek dış hat seferlerde yolcu sayısının her geçen yıl arttığı görülmektedir. DHİM verilerine göre direkt ve transit yolcu dahil olmak üzere 2002 yılında 33 milyon 780 bin civarında olan yolcu sayısı 2010 yılında 103 milyon 530 bin civarına ve 2015 yılında ise 181 milyon 437 bine yükselmiştir. Covid-19 pandemisi ile düşen toplam yolcu sayısının 2023 yılında 202 milyon 978 bin ve 2024 yılında 213 milyon 175 bin civarında olması tahmin edilmektedir.

²³¹ Gerede, "Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması", s.s. 105-106.

Son yıllarda tüm dünyada etkisini gösteren Covid-19 pandemisi başta havacılık olmak üzere birçok sektörde Türkiye’yi olumsuz etkilemiştir. Havacılık sektörüne idari, teknik ve mali düzenlemelerle verilen destek sayesinde Türkiye, havacılıkta en hızlı normalleşen ülkelerden biri olmuştur. Dünya genelinde pandemi sonrası toparlanma oranları %60-70 seviyelerinde seyrederken, Türkiye’de %80-90 seviyelerinde gerçekleşmiştir. Eurocontrol verilerine göre 2021 yılı trafik istatistiklerinde Türkiye Avrupa’da 5. sırada, en fazla uçuş gerçekleştiren havayolları arasında 2. sırada yer almıştır. İstanbul havalimanı ise günlük ortalama iniş kalkış istatistiklerinde 2. sırada yer almıştır. Pandemi öncesi 2019 yılında İstanbul Havalimanı’nda 52 milyon yolcu seyahat ederken, pandeminin devam eden etkilerine rağmen 2021 yılında yaklaşık 37 milyon yolcuya ev sahipliği yaparak Avrupa havalimanları arasında ilk sırada yer almıştır.²³²

Tablo 13: Avrupalı Havayollarının Günlük Uçuş Sayıları, 2019-2022

2019'daki sıralama gelişimi	İlk 10 Havayolu (1 Ocak-6 Aralık 2022)			
	Havayolu	Günlük Ortalama Kalkış/Varış	% vs 2019	
→	Ryanair Group	2,566	↗	9%
→	easyJet Group	1,347	↘	-20%
↗	Turkish Airlines	1,249	↘	-7%
↘	Lufthansa Airlines	1,067	↘	-29%
→	Air France Group	952	↘	-21%
↗	KLM Group	709	↘	-18%
↗	Wizz Air Group	667	↗	13%
↘	British Airways Group	642	↘	-30%
↗	Vueling	547	↘	-10%
↘	SAS Group	536	↘	-35%

Kaynak: Eurocontrol, (Çevrimiçi) <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2022-12/eurocontrol-comprehensive-air-traffic-assessment-2021208-2022-overview.pdf> , 10.10.2022.

²³² Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2021, s. 27, (Çevrimiçi) <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2021.pdf>, 19.09.2022.

Avrupalı havayollarının günlük sefer sayılarının 2019/2022 yılı karşılaştırmasında Türk Hava Yolları'nın 3. sırada yer aldığı görülmektedir. Pandemi öncesinin %7 oranında gerisinde olsa da üst sıralarda yer almaya devam etmektedir. İlk iki sırada düşük maliyetli taşıyıcıların yer alması network taşıyıcısı olarak Türk Hava Yolları'nın Türkiye için önemini ortaya koymaktadır.

On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023) kapsamında kurulan ulaştırma özel ihtisas komisyonu, Türkiye'nin havayolu sektöründe 2023 yılı hedef ve politikalarını belirlediği çalışmasını yayımlamıştır. Öncelikli hedef olarak havacılık sektörünün uluslararası rekabet gücünün arttırılması gündeme gelirken, havalimanlarının diğer ulaştırma türleri ile entegrasyonunun tamamlanması, iç ve dış hat yolcu ve yük taşımacılığında bürokratik işlemlerin azaltılması ile havayolu sektörünün taşımacılıktaki payının arttırılması, nitelikli havayolu sektör çalışanlarının çoğalması, çalışma koşullarının iyileştirilmesi, sektörde teşvik edici düzenlemelerin yapılması, çevresel etkiler konusunda düzenlemelere ağırlık verilmesi ön plana çıkmıştır. Detaylar ise şöyledir;

- Uçuş hakkı kısıtlarının ortadan kaldırılarak yeni pazarlar yaratılabilmesi için hava taşıyıcısı temsilcileri ile birlikte stratejik komisyonlar kurulmalı; turizm ve havacılık sektörlerinin gelecek planlamaları için çalışma grupları oluşturulmalıdır.
- Slot verilmesinde Türkiye tescilli havayolları öncelikli olmalı; AB, ABD, Rusya ve Çin örneklerinden yola çıkılarak Türkiye tescilli ve Türk sermayesi ile kurulan havayollarına destek verilmelidir.
- Hava ulaşımında sürdürülebilir ve güvenli bir ortam tesisi ile uluslararası rekabet gücü arttırılmalı, terör olaylarına karşı havayolu sektörünü korumaya yönelik stratejik planlar hazırlanmalıdır.
- İstanbul Yeni Havalimanının aktarma merkezi olması politikası esas alınmalı; Türkiye, desteklenecek politikalarla bölgede eğitim ve bakım merkezi olabilmelidir.
- Verimsiz hatlar geliştirilmeli, yolcu ve kargo taşımalarında kombine taşımacılığa geçilmeli, havalimanları ile şehir merkezleri arasında ulaşım

imkanları arttırılmalı, mevcut havalimanları gelecekteki talep artışlarına göre genişletilmelidir.

- Genel havalimanı hizmetleri (vize alımı, pasaport kontrolü, bagaj alım, gümrük kontrolü, ulaşım hizmetleri, güvenlik kontrolleri, yolcu kabulü gibi) konularında iyileştirmeler yapılmalı, gümrüklü havalimanı sayısı arttırılmalıdır.
- Kapasite kısıtı sorunu yaşanan havalimanlarında yatırımlar yapılmalı, sektörün dijitalleşmesine odaklanılmalıdır.
- Sektöre nitelikli insan kaynağı sağlanmalı, havayolu işletmeleri ve tur operatörleri teşviklerle desteklenmelidir.
- AB düzenlemeleri ile uyum çerçevesinde gürültü kirliliğinin azaltılması gibi çevre ile ilgili uygulamalara önem verilmeli; CO2 emisyonlarını düşürerek çevre kirliliğini azaltacak olan, iç hatlarda doğrudan rotaların kullanılmasına yönelik çalışmalar tamamlanmalıdır.²³³

3.5. Türkiye'nin AB Havayolu Taşımacılığı Politikalarına Uyumu

Türkiye'nin AB'ye katılım müzakereleri 3 Ekim 2005 tarihinde başlamış olup, bu süreçte usul ve esasları belirlemek amacıyla "Müzakere Çerçeve Belgesi" kabul edilmiştir. Bu belge kapsamında toplumsal hayatın hemen hemen tamamını kapsayan farklı konularda 35 fasıl üzerinde müzakerelerin yürütülmesi amaçlanmıştır.²³⁴

Taşımacılık Politikası 14. Fasılda yer almaktadır. 26-29 Haziran 2006 tarihlerinde bahse konu fasılın tanıtıcı tarama toplantısı yapılmış olup, 25-28 Eylül 2006 tarihlerinde ise ayrıntılı tarama toplantısı yapılmıştır. Fasıl üzerinde görüşmeler halen Konsey'de devam ederken, resmi olarak tarama sonu raporu ileilmemiştir. Ek

²³³ T.C. Kalkınma Bakanlığı, On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023), Ulaştırma, **Özel İhtisas Komisyon Raporu**, Ankara 2018, s.s. 65-68, (Çevrimiçi) <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2020/04/UlastirmaOzelIhtisasKomisyonuRaporu.pdf>, 28.05.2022.

²³⁴ Dışişleri Bakanlığı, Avrupa Birliği Başkanlığı, "Katılım Müzakerelerinde Mevcut Durum", (Çevrimiçi) https://www.ab.gov.tr/katilim-muzakerelerinde-mevcut-durum_65.html, 19.01.2020.

Protokol nedeniyle müzakereye açılmayan sekiz fasıldan biri de taşımacılık politikasıdır.²³⁵

Türkiye'nin AB ulaştırma politikasına uyum sağlama hususundaki eksiklikleri, öneriler ve hedefler Katılım Ortaklığı Belgesi ve Ulusal Program'da belirtilmiştir. Hâlihazırda Ülke Raporu, geçmişte İlerleme Raporu olarak adlandırılan ve Komisyon tarafından hazırlanan raporlarda, Ulaştırma Politikası Faslı ve Trans-Avrupa Ağları Faslı değerlendirilmektedir.²³⁶

AB'ye komşu ve sınırı olan Türkiye, Birliğin güney doğu kanadında yer almaktadır. AB ise büyük miktarda mal temin ettiği Uzak Doğu'ya, Kuzey Avrupa devamında kesintisiz yollarla bağlıdır. Türkiye bu mal akışı için alternatif bir güzergâh altyapısı sunabilir. Dolayısıyla, AB ulaşım sistemi Türkiye'nin önem vermesi gereken bir alandır.²³⁷

Hem Türkiye hem de Avrupa Birliği için hava taşımacılığı, ulaştırma politikaları arasında stratejik bir öneme sahiptir. AB, Tek Avrupa Hava Sahası oluşturulması, diğer serbestleşme paketleri gibi adımlarla bu sektörün sağlayacağı fırsatların bilincinde olduğunu göstermektedir. Türkiye, AB müktesebatına uyum konusunda isteklidir. Ancak, taşımacılık faslının müzakereye açılmasının önünde siyasi engeller bulunmaktadır. Buna rağmen Türkiye hava altyapısını modernleştirmeye, ulusal mevzuatında uyumlaştırmaya devam etmektedir. Türkiye; Avrupa, Ortadoğu ve Orta Asya arasında önemli bir noktada bulunmaktadır. Bu jeopolitik konumuna İstanbul'da inşa edilen üçüncü havalimanının olumlu etkisi de eklenmiştir. Türkiye, sivil havacılık sektöründe kaydettiği gelişmeler, birçok yeni varış noktası sunması bakımından Avrupa ülkeleri için önemli bir merkez olma özelliğindedir.²³⁸

²³⁵ Dışişleri Bakanlığı, "Fasıl 14-Taşımacılık Politikası", (Çevrimiçi) <https://www.ab.gov.tr/79.html>, 13.01.2021.

²³⁶ Özenmiş, **a.g.e.**, s.50

²³⁷ Kuşçu, **a.g.e.**, s. 77.

²³⁸ Servantie, "AB ve Türk Havacılık Politikalarının Karşılaştırmalı Analizi", s.s. 12-13.

3.5.1. Katılım Ortaklığı Belgesi

Avrupa Komisyonu, AB'ye adaylığı kabul edilen ülkeler için AB Resmî Gazetesi'nde Katılım Ortaklığı Belgesi (KOB) yayımlamaktadır. AB müktesebatının bir parçası olan KOB'lar, aday ülkelerin izleyeceği yol haritası olarak tanımlanmaktadır. AB'nin mali yardımlarına dair detayları da yer almakta olup; üyelik için yapılması gerekenler, önlemler, öncelikler, siyasi ve ekonomik kriterler sıralanmaktadır. Kısa vadeli önlemlerin 1-2 yıl, orta vadeli önlemlerin 3-4 yıl arasında alınması beklenmektedir. Önlemlerin alınıp alınmamasına göre süreç işletilmektedir.²³⁹

2008 yılı Türkiye Katılım Ortaklığı Belgesi'nde orta vadeli öncelikler arasında; ekonomide rekabet edilebilirliği geliştirmek amacıyla enerji ve ulaştırma sektörlerinde altyapının geliştirilmesi belirlenmiştir. Üyelik yükümlülüklerini üstlenebilme yeteneklerinin sıralandığı Fası 14 Taşımacılık Politikası, havacılık alanında; Güneydoğu Akdeniz bölgesinde hava emniyetinin temini için teknik çözümler aranması, "Topluluk Tahsisi"nin tanınması sürecinde etkinlik, Tek Avrupa Hava Sahasına uyum için net bir strateji oluşturulması, Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın sivil havacılık güvenliği politikalarına uyum sağlanması ve uygulanması hususları öne çıkartılmıştır.²⁴⁰

3.5.2. Ulusal Program

Komisyonun hazırladığı Katılım Ortaklığı Belgesi'ne karşılık olarak aday ülkeler de Ulusal Program (UP) hazırlamaktadır. Örneğin KOB'da Balıkçılık Faslı altında yer alan kısa vadede "balıkçılık yönetimi, denetimi, pazarlama ve yapısal düzeltmeye ilişkin mevzuatın AB müktesebatı ile uyumlaştırılması, idari kapasitenin güçlendirilmesi" tavsiyesi, Türkiye'de hangi kurumlar tarafından ne kadar sürede ve nasıl yapılacağı Ulusal Program'da belirtilmektedir. Katılım Ortaklığı Belgeleri 15-20

²³⁹ T.C. Dışışleri Bakanlığı, Avrupa Birliği Başkanlığı, **Katılım Ortaklığı Belgeleri**, (Çevrimiçi) <https://www.ab.gov.tr/katilim-ortakligi-belgeleri> 46226.html, 02.02.2022.

²⁴⁰ A.e.

sayfa kadar olurken, Ulusal Programlar yaklaşık 600-700 sayfa kadar hazırlanmaktadır.²⁴¹

3.5.3. AB Komisyonu Türkiye Ülke Raporları (1998-2022)

1998 yılından itibaren her yıl, Avrupa Komisyonu aday ülkelerin Kopenhag kriterlerine²⁴² uyum seviyesini değerlendirmek amacıyla raporlar yayımlamaktadır. Hâlihazırda “Ülke Raporu” olarak adlandırılan bu raporlar, 2016 yılı öncesinde “İlerleme Raporu” olarak adlandırılmakta idi.

Hazırlanan raporlarda üyelik yükümlülüklerini üstlenebilme kapasitesi toplam 33 fasıl altında yapılan müzakerelerle incelenmektedir. Türkiye ile yürütülen görüşmelerde bugüne kadar 16 fasıl müzakereye açılmış olup, biri ise geçici olarak kapatılmıştır. Fasıl 14 altında taşımacılık politikasına dair Türkiye’nin o yıl içerisinde gösterdiği gelişme ve yapılması gerekenlere dair detaylar yer almaktadır. Fasılın kapsamını karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu oluşturmaktadır.

Türkiye’nin Ankara Anlaşması’nı imzalamasını takiben “Türkiye Düzenli İlerleme Raporu” adı altında Komisyon tarafından ilk kez 1998 yılında rapor yayımlanmıştır. Aşağıdaki tablo, Avrupa Komisyonu’nun 1998-2022 yılları arasında Türkiye için yayımladığı raporların hava ulaştırma alanına dair notlarını içermektedir.²⁴³

²⁴¹ T.C. Dışişleri Bakanlığı, Avrupa Birliği Başkanlığı, **Ulusal Programlar**, (Çevrimiçi) https://www.ab.gov.tr/ulusal-programlar_46225.html, 02.02.2022.

²⁴² 1993 tarihli Kopenhag Zirvesi’nde Avrupa Konseyi tarafından Birliğin genişlemesi ile paralel olarak aday ülkelerin tam üyeliğe kabul edilebilmeleri için karşılamaları gereken üyelik kriterleri belirlenmiştir. Kriterler; siyasi, ekonomik ve Topluluk mevzuatının benimsenmesi başlıkları altında toplanmıştır.

²⁴³ T. C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, (Çevrimiçi) https://www.ab.gov.tr/ilerleme-raporlari_46224.html, 01.11.2022.

Tablo 14: Türkiye AB İlerleme Raporlarında Havayolu Taşımacılığı, 1998-2022

Türkiye AB İlerleme Raporlarında Havayolu Taşımacılığı			
Yıl	Gelişmeler	Eksiklikler	Tavsiyeler
1998	Bölgedeki diğer ülkeler ile aynı şekilde Türkiye ile de yapılması muhtemel hava taşımacılığı anlaşması konusunda görüşme teklif edilmiştir.	Bahse konu teklif üzerine görüşmeler başlatılamamıştır.	Avrupa Stratejileri kapsamında Türkiye ile bir havacılık anlaşması müzakere edilmelidir.
1999	Türkiye'nin ulaştırma sektöründe mevcut sistemini AB ile uyumlaştırmaya yönelik politika izlediği ve Komisyonun hava ulaştırması serbestleştirmesi üzerine görüşmelere açık olduğu belirtilmiştir.	Mali desteğin yetersiz olması sebebiyle Avrupa stratejisi tekliflerinin uygulanmasında ciddi bir ilerleme sağlanamamıştır.	Müktesebat ile uyumlulaşma çabaları devam etse de ulaştırma alanında da atılması gereken adımların çok olması gerektiği belirtilmiştir.
2000	Havayolu sektöründe ilerleme olmasa da Türkiye'nin Ortak Havacılık Yönetmeliklerine katılmaya hazırlanmakta olduğu ifade edilmiştir.	Havayolu sektöründe ilerleme sağlanamadığı belirtilmiştir.	Türkiye, Topluluk ulaştırma müktesebatını benimsemek için gerekli mevzuat çalışmasını önemli ölçüde hızlandırmalıdır.
2001	Uluslararası trafiğe açık havaalanları hizmetleri düzenlenmiş, slot tahsisatları IATA kurallarına göre yapılmıştır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü kurulmuştur. THY özelleştirme girişimi başarısız olsa da havacılık sektörünün özelleştirilmesine dair çalışmalar devam etmektedir. Türkiye, Nisan 2001 tarihinden itibaren Ortak Havacılık	Türkiye diğer aday ülkeler ile birlikte Avrupa Ortak Havacılık Alanı Projesine girmek için çaba göstermemiştir.	Yasama faaliyetleri, Topluluk ulaştırma müktesebatı çerçevesinde hızlandırılmalıdır. Ulaştırma politikasını kapsayan tüm sektörlerde idari kapasite iyileştirilmelidir.

	Otoritelerinin tam üyesidir. 19 Nisan 2001’de Türk Sivil Havacılık Kanunu ile havayolu taşıyıcılarına Ulaştırma Bakanlığı’nın izni olmadan ücret belirleme imkânı tanınmıştır. Bu gelişme rekabete katkı sağlayacaktır. Ayrıca, yeni bir hava güvenlik izleme sistemi kurulmuş olup ICAO, Türkiye’nin uyumunu yeterli bulmuştur.		
2002	Kayda değer bir gelişme olmamıştır.	Yabancı yatırımlarda birçok sektörde olduğu gibi sivil havacılık alanında da kısıtlamalar halen mevcuttur. İdari kapasite geliştirilememiştir.	Mevzuat uyumlaştırmasına ve Ortak Havacılık Şartları’nın aşamalı olarak uygulanmasına devam edilmelidir.
2003	Müktesebatın iç hukuka aktarılmasında kaydedilen ilerleme yeterli görülmemiştir.	İdari kapasite geliştirilememiştir. Eylem planının kabulüne ilişkin çağrılar dikkate alınmamıştır.	Uyum çalışmaları hava güvenliği ve hava trafik yönetimi konularında da yoğunlaşmalıdır. Ortak Havacılık Şartları en iyi şekilde uygulanmalıdır.
2004	Türkiye ile Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA) arasında iş birliği oluşturulmasına dair tartışmalar sürmektedir. THY’nin özelleştirilmesi sonuçlandırılmamıştır. Havayolu tesisleri geliştirilmiş olsa da finansman kısıtlı olduğu için iyileştirmeler küçük ölçekte olmuştur. Bazı Türk hava taşıyıcılarının İstanbul’a tarifeli iç hat	Türkiye’nin mevcut ulusal altyapı planları 1980'lere dayanmaktadır.	Ulusal altyapının geliştirilmesi için kurumlar arası iş birliği gereklidir. Yeni bir ulusal altyapı ve planlama için kapasite geliştirilmelidir. Ulaştırma Bakanlığı’nın personel sayısı artırılmalıdır. Türk Hava Yolları’nın konumunu korumaya yönelik mevzuat ve uygulamalar gözden

	seferleri başlatmasıyla iç hatlardaki devlet tekeli sona ermeye başlamıştır.		geçirilerek düzeltilmelidir.
2005	Hava taşımacılığı müktesebatında sınırlı bir gelişme kaydedilmiştir. Uçak ve helikopter pilotlarına lisans düzenlenmesine ilişkin talimatlar Temmuz 2005'te yayınlanmıştır. Uygulama, müktesebat ile uyumu açısından incelenecektir. Onaylı Bakım Kuruluşları Uygulama Tüzüğü Temmuz 2004'te yayınlanmıştır. Türkiye ile yeni kurulan 'EASA' arasında iş birliği imkanları görüşülmektedir. Hava yolcu taşımacılığında fiyat serbestisine geçilmiştir. Eylül 2005'te Ulaştırma Bakanlığı'nın onayıyla slot düzenlemeleri SHGM başkanlığında THY ve DHMİ ile birlikte kurulan bir komisyonun yetkisine bırakılmıştır.	Kıbrıs şirketlerinin Türk ulusal hava sahasını kullanmaları önünde engeller bulunmaktadır. Ayrıca sivil havacılık makamları arasındaki iletişim kısıtlı tutulmaya devam etmektedir.	Ortak Havacılık Nizamnamesi ve Eurocontrol standartlarının uygulanabilmesine dair ilerleme sağlanmalı ve bir özerk kaza tahkikat birimi kurulmalıdır. Slot düzenlemelerinde THY'ye bağımlılık gözden geçirilmeli, mevzuata uygun hareket edilmelidir. Ulusal havayolu şirketi THY'nin konumunu korumaya yönelik uygulamalar gözden geçirilmelidir. Türkiye Birliğe aday ülke olarak “yatay anlaşma” imzalamak konusunda Komisyon’la müzakerelere başlamalıdır. Bu kapsamda, Türkiye Topluluk hava taşıyıcıları arasında milliyet ayrımı yapmayacak, AB üyesi devletler ile kendi ülkesi arasında faaliyet göstermesine izin verecektir. Uluslararası anlaşmalar ve kurallar benimsenerek, Birlik müktesebatının iç hukuka aktarılması gerekmektedir. İdari kurumların, uygulama ve infaz kapasitelerinin

			geliştirilmesi gerekmektedir.
2006	Bazı gelişmeler kayda değerdir. SHGM'ye kanunla mali ve teknik özerklik verilmiş olup İstanbul'da şubesi açılmıştır. Antalya'da da bir şube açılması planlanmaktadır. Yeniden yapılanmalar ve eleman alımları olumlu gelişmelerdir. Bakan'a bağlı otonom bir kaza araştırma kurulu oluşturulmuş, slot tahsis kurallarına dair talimat yayımlanmıştır. Slot koordinatörlüğü görevi, teknik ve değerlendirme komiteleri tesis edilmiştir.	Müktesebat ile uyumlaştırma sürse de “yatay havacılık müzakerelerine” başlanamamıştır. Türkiye tarafından kabul edilmeyen Topluluk tahsisi, Topluluk hukukunun temel bir gerekliliğidir. Türk ulusal hava sahasını kullanmak isteyen Kıbrıs hava araçlarına kısıtlamalar devam etmektedir. Türk ve Kıbrıs sivil havacılık makamları ve hava yönlendirme hizmet sunucuları arasındaki haberleşme kısıtlamalarında ilerleme olmamıştır. Ulaştırma Bakanlığı'nın idari kapasitesinde gelişme kaydedilmemiştir.	
2007	Hava ulaştırması alanında bir miktar ilerleme kaydedilmiştir. Hava araçları için sorumluluk sigortası, sivil havacılık alanında olay raporlaması, hava trafik kontrolörlerinin ruhsatlandırılması ve derecelendirilmesi, elektronik güvenlik personelinin ruhsatlandırılması ve sertifikasyonu, güvenlikle ilgili olayların raporlanması ve değerlendirilmesi,	Düzenleyici çerçeveye rağmen, hükümet otoriteleri diğer ulaşım sektörlerinde olduğu gibi sivil havacılık sektöründe de fiyatları belirleme eğilimindedirler. Komisyon ile henüz “yatay havacılık anlaşması” müzakerelerine başlanamamıştır. Türkiye tarafından Topluluk tahsisi kabul	Ulaştırma sektöründe idari kapasitenin güçlendirilmesine devam edilmesi gerekmektedir.

	onaylanmış bakım kurumları ve ticari hava ulaştırması operatörleri konularında uygulama mevzuatı kabul edilmiştir. SHGM mali bakımdan özerkleşerek, hizmet bedelleri ve operatörler ile yer hizmetleri kurumlarının sertifikalandırılmasından gelir elde etmeye başlamıştır. SHGM yeniden yapılanmış, yeni eleman almış ve Antalya’da bir şube açmıştır. SHGM’nin gelecek 4 yılda personel sayısını 2 kat kadar arttırarak 300’e çıkartması beklenmektedir. Sektör hala büyük ölçüde özelleştirmeyi beklemektedir. Havayolu taşıyıcıları ve işletmecilerinin, yolcu, bagaj, kargo, üçüncü taraflar ve posta konularındaki asgari sigorta yükümlülüklerini belirleyen AB müktesebatı ulusal hukuka aktarılmıştır.	edilmemektedir. Hava Trafik Yönetimi, bölgesel iş birliği eksikliğinden ötürü zarar görmektedir. Türkiye’deki hava kontrol merkezleri ile Kıbrıs Cumhuriyeti hava kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği, Lefkoşa Uçuş Bilgi Hattı’nda (FIR) hava emniyetini ciddi anlamda tehlikeye sokmaktadır. Türkiye hava taşımacılığı konusunda ilgili uluslararası sözleşmelerin tümüne taraf değildir.	
2008	Sınırlı gelişme kaydedilmiştir. Hava aracı bakım teknisyeni lisansına ilişkin prosedür EASA düzenlemelerinin ilgili bölümleriyle uyumlaştırılmıştır. Slot tahsisi, yer hizmetleri, yolcu hakları ve bakım sistemleri hususundaki düzenleme çalışmaları ilerlemektedir. EASA,	Tek Avrupa Hava Sahası hazırlıkları başlangıç aşamasında olup, bölgesel iş birliklerindeki sıkıntılar dolayısıyla hava trafik yönetiminde aksaklıklar yaşanmaktadır. Türkiye ve Kıbrıs Cumhuriyeti hava trafik kontrol	

	SHGM uçak bakımı alanında akredite etmiştir.	merkezleri arasındaki iletişim eksikliği hava güvenliğini tehlikeye sokmaya devam etmektedir.	
2009	Sınırlı ilerleme kaydedilmiştir. Yolcuların uçak içinde taşıyabilecekleri sınırlara ilişkin yeni bir Yönetmelik kabul edilmiştir. Antalya Havaalanı Dışhatlar Terminalinde başlatılan uygulama henüz pilot aşamadır. Deneyimlere göre sistem, Türkiye'deki tüm havaalanlarına uygulanabilecektir. SHGM'nin uçak bakımı konusundaki kapasitesi artırılmıştır. SHGM, EASA'dan temin ettiği akreditasyon kapsamında, bakım kuruluşlarına AB standartlarına uygun olarak onay vermektedir. 7 Temmuz 2009 tarihinde EASA ile imzalanan çalışma usul ve esasları ile ilişkiler, resmiyet kazanmıştır. Türkiye, Montreal Sözleşmesi'ne taraf olmuştur. SESAR'ın Pan- Avrupa boyutuna Türkiye nihayet katılım sağlamıştır.	Hava trafiği yönetiminde bölgesel iş birliği eksikliklerinden kaynaklı sıkıntılar devam etmektedir. Türkiye, Avrupa hava sahasını bütünleştirme çabalarının dışında kalmaya devam etmektedir. Uluslararası sözleşmelere taraf olma yönünde ilerleme kaydedilememiştir.	Haziran 2009'da yatay havacılık anlaşması ek görüşmeleri gerçekleştirilmiştir. Topluluk hukuku uyarınca temel bir koşul olan Topluluk tahsisinin kabul edilmesi açısından, Türkiye ile sonuca varılması gerekmektedir. Tek Avrupa Hava Sahasına entegrasyon için müktesebat uygulanmalıdır. Türkiye ile Güney Kıbrıs Rum Yönetimi hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliğine dair Komisyon ve Eurocontrol tarafından önerilen teknik çözüm üzerinde tarafların anlaşması gerekmektedir.
2010	İyi düzeyde ilerleme kaydedilmiştir. Yatay havacılık anlaşması son aşamadır. Türkiye, Tek Avrupa Hava Sahası Girişimi'ne entegre olmaya istekli olduğunu ifade etmektedir. Havacılık sektörüne dair katılım öncesi stratejisi	Uygulamada yaygın olarak kullanılmasına karşın, SHGM halen bilgisayarlı rezervasyon sistemleri ile ilgili bir yönetmelik çıkarmamıştır. Hava trafiği yönetiminde bölgesel iş birliği	AB tarafından kabul edilen ve AB müktesebatında değişiklik yapan bazı yeni mevzuat paketleri ilave uyumlaştırma çabaları gerektirmektedir.

	hazırlanmasına yönelik çalışmalar erken aşamadadır. SHGM, aktif bir eğitim politikası ile insan kaynaklarının teknik kapasitesini geliştirmiştir. SHGM, uçaklarda sıvı taşınmasına ilişkin mevzuatın kapsamını tüm uluslararası havalimanlarını içerecek şekilde genişletmiştir. SHGM, yolcu haklarına ilişkin bir genelgeye son halini vermiş, Yerli Ve Yabancı Hava Araçlarına Yapılan Emniyet Değerlendirmelerine Dair Yönetmeliği çıkarmıştır.	eksikliğinden kaynaklı sıkıntılar devam etmektedir. Taraflar, Komisyon ve Eurocontrol çözüm önerilerinde uzlaşamamıştır.	
2011	Bazı ilerlemeler kaydedilmiştir. Yatay havacılık anlaşması son aşamadadır. Türkiye, Avrupa Tek Hava Sahası Girişimi'ne entegrasyonu çerçevesinde, insan kaynakları, çevre, piyasa düzenlemesi ve hava emniyeti konularında eylemleri kapsayan katılım öncesi strateji nihai hale getirilmiştir. SHGM, personele ilişkin dil yeterliliği talimatı, hava aracı yol boyu denetlemelerine ilişkin kurallar talimatı, asgari teçhizat listesinin hazırlanması ve onaylanması ile ilgili yöntemleri belirleyen kurallar talimatı yayımlamıştır. Denetçiler için uçuş operasyon el kitabı yayımlanmıştır. Piyasada yaygın olarak	Düzenleyici çerçeveye rağmen Hükümet yetkilileri hâlâ sivil havacılık sektöründe de fiyatları belirleme eğilimindedir. SHGM'nin insan kaynakları kapasitesi ciddi endişe yaratmaya başlamış olup personeli sıklıkla değişmektedir.	Slot yetkisine sahip kuruluşun bağımsızlığı konusunda uygulamayı geliştirmek için çaba gösterilmesi gerekmektedir. Hava trafiği yönetimine ilişkin AB müktesebatının uygulanmasına yönelik daha fazla çaba sarf edilmelidir. Hava trafiği yönetimindeki sıkıntılara acil operasyonel çözümler bulunmalıdır. Genel olarak, sivil havacılık konusundaki hazırlık düzeyi yükselmektedir, ancak katılım öncesi stratejisinin uygulanması daha

	kullanılan bilgisayarlı rezervasyon sistemleri ile ilgili bir yönetmelik çıkartılmıştır.		fazla ilerlemeyi mümkün kılacaktır.
2012	AB mevzuatına uyumda ilerleme kaydedilmiştir. EASA ve Avrupa Tek Hava Sahasına katılım çalışmaları kapsamında emniyet konusuna önem verilmektedir. SHGM, yolcu hakları, rezervasyon sistemleri gibi birçok konuda düzenlemeler kabul etmiştir.	Yatay Havacılık Anlaşması'nın imzalanması hala beklemektedir. Türkiye ve GKRY arasındaki iletişim eksikliği, Lefkoşa uçuş bilgi bölgesinde hava emniyeti bakımından ciddi tehlike oluşturmaya devam etmektedir.	Güvenlik meselelerine çözüm için çalışılmalıdır. Hava trafiği yönetimi, bölgesel iş birliği eksikliği dolayısıyla sıkıntılara maruz kalmakta olup ivedi çözüm yolları aranmalıdır.
2013	Türkiye'nin AB havacılık sistemine entegrasyonuna yönelik teknik hazırlıklar sürdürülmüştür. SHGM, hava operasyonları ve sürekli uçuşa elverişlilik konularında AB müktesebatına uyum sağlamak amacıyla yönetmelikler çıkarmıştır.	Türkiye, yatay havacılık anlaşmasını henüz imzalamamıştır. Hava trafik yönetiminde, hâlâ bölgesel iş birliği eksikliği görülmektedir.	Emniyet meselelerini çözmek üzere, operasyonel bir çözüm bulunması ihtiyacı yinelenmiştir.
2014	SHGM, 35 yeni personel istihdam etmiş ve kalite yönetim sertifikasını almıştır. Müktesebat ile uyum kapsamında yönetmelikler çıkartmaya devam etmiştir.	Yatay anlaşmanın hala imzalanmadığı ve bu anlaşmanın, havacılık alanında daha fazla entegrasyon sağlanması için önemli olduğuna dikkat çekilmiştir. Hava trafik yönetiminde aksaklıklar devam etmektedir.	Emniyet meseleleri için çözüm arayışları hızlandırılmalıdır.
2015	Türkiye, yabancı hava araçlarının uçuşa elverişliliği konusunda AB-EASA kurallarıyla uyumda ilerleme kaydetmiştir. Ulusal sivil havacılık güvenliği programı kabul edilmiştir.	Yatay anlaşma imzalanmayı beklemektedir. SHGM kapasitesi, Türk sivil havacılık sektörünün büyüklüğüne ve büyüme hızına ayak	Sivil havacılık konusunda özellikle EASA ile iş birliği artırılmalıdır. GKRY'de bulunan gemiler ve uçaklara yönelik kısıtlamalar yürürlükte kaldığı

		uyduramamaktadır. Hava trafik yönetimi ve hava seyrüsefer hizmetleri konusundaki denetimlere dair EASA ile çalışma düzenlemelerinin bulunmaması nedeniyle ilerleme düzeyi de tespit edilememektedir.	sürece, Türkiye, Taşımacılık faslına ilişkin AB müktesebatını tam olarak uygulamış olamayacaktır.
2016	Türkiye'nin AB müktesebatına uyum konusunda ilerleme kaydettiği ifade edilmiştir. Yerli ve yabancı hava araçlarına yapılan emniyet değerlendirmelerine, hareket kabiliyeti kısıtlı havayolu yolcularına ve uçuş ve görev süresi sınırlamaları ile dinlenme esaslarına ilişkin yasal düzenlemeler kabul edilmiştir.	Hava operasyonları veya uçuş personelinin çalışma alanları konusunda kayda değer ilerleme kaydedilmemiştir. SHGM'nin kapasitesi yetersizdir.	EASA ile çalışmanın tamamlanması gerekmektedir.
2018	AB ve Türkiye, çevre, ticari fırsatlar, rekabet, güvenlik, emniyet ve hava trafik yönetimi gibi çok çeşitli havacılık konularında düzenleyici iş birliği ve uyumun yanı sıra pazara erişimi içerecek kapsamlı bir havacılık anlaşmasını 2016'dan beri müzakere etmektedir.	Havacılık emniyeti konusunda, hava operasyonları veya uçuş personeline yönelik düzenlemelerde kayda değer ilerleme sağlanmamıştır. SHGM ile EASA arasındaki çalışma düzenlemesinin yenilenmesi için müzakereler yapılmamıştır.	Hava güvenliği de dâhil havacılık sektörü, tüm ulaştırma türlerinde AB yolcu hakları alanlarında AB müktesebatıyla uyumlu hale getirilmelidir. Havacılık müktesebatının diğer alanlarında, Türkiye, düzenlemelerini AB müktesebatıyla uyumlaştırma yönünde ilerleme kaydetmektedir, ancak başta hava trafik yönetimi olmak üzere bu alandaki çabalar hızlandırılmalıdır.

2019	EASA operasyon kurallarına dayanan birçok talimat yayımlanmıştır. Yeni İstanbul Havalimanı Ekim 2018’de açılmıştır. Türkiye AB arasında kapsamlı bir havacılık anlaşmasına yönelik müzakereler yavaş bir hızda seyretmekle birlikte devam etmiştir. Müzakereler, havacılık alanında Türkiye ile AB arasındaki ilişkilerin geleceğini ve Türkiye’nin AB tek havacılık pazarıyla bütünleşme seviyesini belirleyecektir.	SHGM ile EASA arasındaki çalışma düzenlemesinin yenilenmesi konusunda ilerleme kaydedilmemiştir. Havacılık sektöründeki insan kaynaklarının yetersizliği nedeniyle, Türkiye’nin havacılık eğitim akademisini bütünüyle faaliyete geçirmesi gerekmektedir.	Türkiye, düzenlemelerini AB müktesebatıyla uyumlaştırma yönünde ilerleme kaydetmektedir, ancak başta hava trafik yönetimi olmak üzere bu konudaki çabalar artırılmalıdır.
2020	AB ile Türkiye arasında kapsamlı bir hava taşımacılığı anlaşması yapılmasına ilişkin müzakereler, Türkiye’nin Doğu Akdeniz’de yürüttüğü sondaj faaliyetleri gerekçe gösterilerek Temmuz 2019’da AB tarafından askıya alınmıştır.	SHGM ile EASA arasındaki çalışma düzenlemelerinin yenilenmesi konusunda ilerleme kaydedilmemiştir.	Türkiye’deki ve Kıbrıs’taki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim yetersizliği, sorun yaratmaya devam etmekte olup çözüm üretilmelidir.
2021	Türkiye havayolu taşımacılığı alanında kısmen hazırlıklı olmakla birlikte rapor döneminde, ilerleme kaydetmemiştir.	Türk mevzuatının, özellikle hava trafik yönetimi ve havacılık emniyeti alanlarında AB ile uyumlu hâle getirilmesi için daha fazla çaba gösterilmesi gerekmektedir.	Emniyet meselelerini çözmek üzere, operasyonel bir çözüm bulunması ihtiyacı yinelenmiştir.
2022	Türkiye, havacılık alanında orta düzeyde hazırlıklıdır. Balast operasyonları ve hava seyrüseferine ilişkin bazı düzenleyici tedbirleri uygulanmıştır. SHGM, Mart 2022’de hava	SHGM ve EASA arasındaki çalışma düzenlemelerinin yenilenmesi hâlen beklemededir.	Emniyet meseleleri için çözüm arayışları hızlandırılmalıdır.

	taşımacılığında tehlikeli malların taşınmasından sorumlu makam olmuştur. SHGM, Mart 2022'de havacılık faaliyetlerinden kaynaklanan emisyonların izlenmesi, raporlanması ve doğrulanmasına ilişkin bir yönetmelik yayımlamıştır. SHGM, kurucu kanununda personel sayısını ve bu personelin teknik kapasitesini artırmaya yönelik tedbirler almıştır.		
--	--	--	--

Kaynak: T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı'nın yayımladığı raporlardan derlenerek yazar tarafından hazırlanmıştır.

2022 yılı AB Türkiye Raporu Fası 14 Taşımacılık Politikası bölümünde Türkiye'nin havacılık alanında orta düzeyde hazırlıklı olduğu, rapor döneminde sınırlı ilerleme kaydedildiği belirtilmiştir. Raporda Türk taşıyıcıların sürdürülebilir havacılık yakıtı kullanarak belirli rotalarda iç hat uçuşu gerçekleştirmesine değinilmesi olumlu bir yaklaşımda bulunulduğu şeklinde değerlendirilebilir. SHGM'nin 2022 yılı içinde hava taşımacılığında tehlikeli malların taşınmasından sorumlu olması, emisyonların izlenmesi ve doğrulanmasına dair yönetmelik yayımlaması, personel sayısını ve teknik kapasitesini arttırması da olumlu gelişmeler olarak yansıtılmıştır. SHGM ile EASA arasındaki çalışma düzenlemelerinde ilerleme kaydedilemediği, geçmiş yıllarda olduğu gibi Türkiye ve Kıbrıs'taki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim yetersizliğinin tehlike oluşturmaya devam ettiği, operasyonel çözüm bulunması gerektiği tekrarlanmıştır.²⁴⁴

²⁴⁴ European Commission, Türkiye Report 2022, 12 October 2022 (Çevrimiçi) https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/turkiye-report-2022_en, 10.12.2022.

3.5.4. AB-Türkiye Yatay Anlaşma Müzakereleri (2010)

Çalışma içinde sıkça yer verildiği üzere ATAD'ın 2002 tarihli kararı, AB üyesi devletler ile ABD arasında geçerli açık semalar anlaşmalarını Topluluk hukukuna aykırı değerlendirmiş ve havayollarının tarifeli seferler düzenlemek üzere tayin edilirken “milli havayolu” olarak değil “Topluluk taşıyıcısı” olarak muamele görmesini uygun bulmuştur. Topluluk taşıyıcısı ifadesi ile herhangi bir AB üyesi devlete ait havayolu, AB sınırları içerisinde dilediği noktadan başlayarak yine AB sınırları içinde dilediği noktaya sefer düzenleme hakkına sahip olabilecektir. Böylece, havayolu tayininde genel kabul gören ‘havayolunun tayin eden ülkede kurulması ve o ülke vatandaşlarının sahipliğinde kontrol edilmesi’ usulü esnetilmiştir. Bundan sonra AB Komisyonu, Topluluk üyesi olmayan üçüncü ülkelerle de bu doğrultuda mevcut ikili havacılık anlaşmalarının güncellenmesi yönünde politika izlemiştir.²⁴⁵ Türkiye ile imzalanması gündeme gelen yatay anlaşmanın ortaya çıkışı da bu noktadan başlamaktadır.

Yatay Anlaşma özetle, ülkeler arasında mevcut ikili hava ulaştırma anlaşmalarında havayollarının tayin edilmesi ilkesinde genel kural niteliğinde olan “‘milli havayolu’” kavramı yerine “Topluluk taşıyıcısı” (Community carrier) kavramını getirerek, AB taşıyıcılarını tek bir çatı altında toplamaktadır.

Topluluk taşıyıcısı kavramına göre, herhangi bir AB üye ülkesi lisansına sahip bir havayolu taşıyıcısı, gerekli şartları sağlaması halinde Yatay Anlaşmaya taraf olan diğer ülkelerdeki tüm noktalara erişim hakkına sahip olabilecektir. AB üyesi ülkelerin yanı sıra EFTA (Avrupa Serbest Ticaret Birliği) üyesi ülkelerini de (İzlanda, Lihtenştayn, Norveç, İsviçre) kapsayan anlaşma, AB menşeli taşıyıcıların uçuş yapacakları ülkede bir ofis açmaları ve ilgili havacılık otoritelerine Hava Operatörü Sertifikalarını (AOC) onaylatmaları halinde uçuş imkânı sağlamaktadır. Böylece, örneğin İspanya menşeli bir taşıyıcı gerekli şartları sağlaması halinde İngiltere-Türkiye arasında sefer düzenleme hakkına sahip olabilecektir.

²⁴⁵ Çelebi, a.g.e., s. 74.

Türkiye ile Avrupa Birliği üyesi ülkeler arasında mevcut hava ulaştırma anlaşmaları genel olarak iki taraflı anlaşmalardır. Bahse konu anlaşmalarda havayollarının karşılıklı sefer düzenleyebileceği varış/kalkış noktaları, havalimanları, haftalık uçuş sayılarına dair haklar ve kısıtlamalar yer almaktadır. Bu doğrultuda, AB'nin Türkiye ile imzalamayı talep ettiği Yatay Anlaşma, yeni bir rekabet ortamı yaratabilecektir. Dolayısıyla, Türkiye'nin AB'ye uyum sürecinde Yatay Anlaşma'nın havacılık alanında en çok tartışılan konulardan biri olması doğaldır. Bu konuda 2003 yılında başlayan müzakereler 2009 yılında hız kazanmış ve yaklaşık yirmi müzakerenin ardından Mart 2010'da anlaşmaya varılmıştır.

25 Mart 2010 tarihinde Brüksel'de yapılan müzakereler sonucunda Türkiye ve AB Komisyonu arasında Yatay Anlaşma parafe edilmiştir. Anlaşmaya göre;

- 26 AB üyesi ile ayrı ayrı anlaşma yapmak yerine tüm AB üyesi ülkeler adına AB Komisyonu ile tek bir anlaşma yapılacaktır.
- Türkiye'nin AB havacılık sistemine entegrasyonu önündeki engeller kaldırılacak, Tek Avrupa Sahası gibi projelere katılım sağlayabilecek, EASA ile iş birliğini geliştirebilecektir.
- AB'ye tam üyelik amacıyla devam eden müzakerelerde askıda bulunan ulaştırma faslının müzakerelere açılabilmesi için ön şart yerine getirilmiş olacaktır.²⁴⁶

Türkiye'nin tam üyelik sürecinde, AB havacılık sektörünün ekonomik ve teknik düzenlemelerine uyum sağlama gerekmektedir. Havacılık emniyeti ile ilgili teknik düzenlemelere uyum sağlama konusunda önemli ilerlemeler kaydedilirken, ekonomik düzenlemelerle ilgili olarak Yatay Anlaşma müzakerelerinde de ilerleme kaydedilmiştir. Türkiye'nin Birliğe tam üye olması halinde Türkiye'de kayıtlı havayollarının da dünyanın en liberal havayolu pazarına gireceği öngörülmüştür. Diğer yandan, Türkiye'nin henüz AB üyesi olmadan bahse konu Yatay Anlaşmayı

²⁴⁶ “Türkiye Yatay Anlaşmayı Parafe Etti...”, (Çevrimiçi) <https://web.shgm.gov.tr/tr/haberler/1304-turkiye-yatay-anlasmayi-parafe-etti>, 10.01.2021.

imzalaması halinde Türkiye menşeli havayollarının nasıl etkileneceği tartışma konusu olmuştur.²⁴⁷

Dolayısıyla Türkiye tarafının AB ile imzalanacak olası Yatay Anlaşmaya yönelik birtakım çekinceleri olmuştur. Bu anlaşma ile AB üyesi ülkelerin bayrak taşıyıcısı havayollarından ziyade düşük maliyetli havayolu olarak faaliyet gösteren havayollarının pazarda daha etkin olabileceği ve bu durumun Türk sivil havacılığını olumsuz yönde etkileyebileceği mütalaa edilmiştir. Bu havayolları tarafından Türkiye'ye yönelik sefer artışına paralel olarak yolcu sayısının da artacağı göz önünde bulundurulsa da Türkiye menşeli taşıyıcıların aleyhine olabileceği değerlendirilmiştir.

Yatay Anlaşma'nın imzalanması halinde, o dönem 28 üyeye sahip Birlikten onlarca havayolu Topluluk taşıyıcısı sıfatıyla Avrupa'da herhangi bir noktadan Türkiye'ye yolcu seferi düzenleyebilecektir. Ancak Türkiye'den Avrupa'ya sefer düzenleyecek havayolu sayısı 10'u bile bulmayacaktır. Bu noktada karşılıklı iş birliği açısından dengesizlik olacağı açıktır.

Yatay Anlaşmaya getirilen eleştirilerden en önemlisi ise AB taşıyıcılarına tek taraflı olarak tanınacak kabotaj hakkına yöneliktir. Anlaşmanın imzalanması halinde Avrupa menşeli taşıyıcıların Türkiye içerisindeki iki nokta arasında havayolu taşımacılığı yapma hakkı elde etmesi 6107 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 31. Maddesi'nde²⁴⁸ yer alan kabotaja ilişkin hükmün geçersiz kalacağı sebebiyle endişe yaratmıştır. Sekizinci trafik hakkı olarak da bilinen kabotaj hakkı, havayolunun uçuşa başlangıç veya bitiş noktasının kendi ülkesi olması koşuluyla yabancı ülke sınırları içinde iki nokta arasında sefer düzenlemesine imkân tanımaktadır. Yatay Anlaşma'nın imzalanmasıyla Avrupa menşeli havayolları Türkiye içerisindeki iki nokta arasında havayolu taşımacılığı yapma hakkına sahip olacaktı. Ancak Türkiye menşeli havayolları için aynı hak AB iç pazarında tanınmamıştır. Örneğin Türkiye menşeli bir

²⁴⁷ Gere, "A Study on the Possible Effects of Horizontal Agreements Between Airlines Registered in Turkey: A Managerial Perspective", p. 121.

²⁴⁸ 6107 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu "Kabotaj" başlıklı Madde 31'e göre; Türkiye Cumhuriyeti ülkesi içinde, iki nokta arasında havayolu ile ticari amaçla yolcu, posta ve yük taşımaları Türk hava araçları ile yapılır.

taşıyıcı Paris-Berlin arasında uçuş gerçekleştiremeyecektir. Dolayısıyla, o dönemde Yatay Anlaşma müzakerelerinin Türkiye'nin AB üyeliği ile paralel yürütülmesi tavsiye edilmiştir. Böylece, Türkiye AB üyesi olduğunda Topluluk taşıyıcılarının faydalandığı haklardan faydalanabilecekti.²⁴⁹

Şekil 5: Kabotaj Hakkı Kapsamında Olası Bir Topluluk Taşıyıcısı Seferi



Kaynak: Great Circle Mapper, (Çevrimiçi) <http://www.gcmap.com>, 07.08.2022.

Şekil 5’te gösterildiği üzere, AB ile Türkiye arasında bahse konu Yatay Anlaşma’nın imzalanması halinde Londra merkezli bir havayolu Topluluk taşıyıcısı olarak kendi ülkesi veya herhangi bir AB noktasından çıkış yapmasına gerek olmaksızın İstanbul-Antalya arasında yolcu seferi düzenleme hakkında sahip olabilecekti.

Yatay Anlaşma müzakereleri döneminde alternatif olarak açık semalar esasına dayalı görüşmelerin yapılmasına da temkinli yaklaşılmıştır. AB’li taşıyıcıların yoğun faaliyet göstermeleri ile sonuçlanabilecek bu durumun haksız rekabete sebebiyet verebileceği öngörülmüştür. AB’li düşük maliyetli taşıyıcıların Türkiye ile AB arasında birçok noktadan gerçekleştirecekleri yolcu seferlerinin mevcut yapıyı bozabileceği değerlendirilmiştir. Örneğin; Fas ile AB, Ürdün ile AB veya Gürcistan ile AB arasında akdedilen açık semalar anlaşması sonrasında, bahse konu üçüncü ülke

²⁴⁹ Merve Özcan, “Yaptırımların Kısılcısındaki Türkiye-AB Kapsamlı Hava Taşımacılık Anlaşması’nı Yeniden Düşünmek”, **İKV Değerlendirme Notu**, Eylül 2019, s. 16.

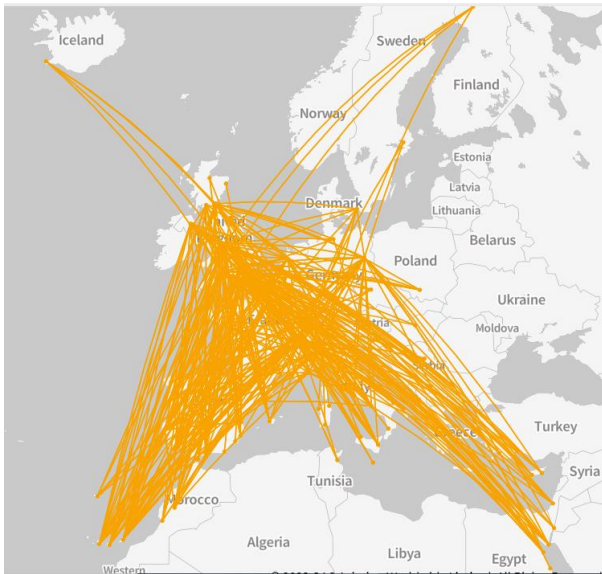
menşeli taşıyıcılar ve Avrupalı taşıyıcıların sefer sayıları arasında önemli oranda dengesizlik ortaya çıktığı görülmektedir. Aşağıdaki şekillerde Avrupa’da faaliyet gösteren önemli LCC’lerin geniş uçuş ağlarına yer verildiği üzere; Fas, Ürdün, Gürcistan benzeri örneklerin Türkiye’de de yaşanması olasıdır.

Şekil 6: Ryanair Uçuş Ağı, 2022



Kaynak: OAG, (Çevrimiçi) <https://www.oag.com/>, 02.05.2022.

Şekil 7: easyJet Uçuş Ağı, 2022



Kaynak: OAG, (Çevrimiçi) <https://www.oag.com/>, 02.05.2022.

Şekil 8: Wizz Air Uçuş Ağı, 2022



Kaynak: OAG, (Çevrimiçi) <https://www.oag.com/>, 02.05.2022.

Ender Gerede, 2016 yılında hazırladığı çalışmasında Yatay Anlaşma ile getirilecek değişikliklerin Topluluk taşıyıcıları ve Türkiye menşeli taşıyıcılar açısından avantaj ve dezavantajlarını aşağıdaki tablo ile analiz etmiştir.

Tablo 15: Yatay Anlaşma'nın Topluluk Taşıyıcıları ile Türkiye Menşeli Taşıyıcılara Yönelik Avantaj ve Dezavantajları

Yeniliklerin Direkt Etkisi		Yeniliklerin Avantaj ve Dezavantajları	
		Topluluk taşıyıcıları için	Türkiye menşeli taşıyıcılar için
1) Tek bir ülke tarafından tayin edilen havayolu yerine, Topluluğun tüm hava taşıyıcıları faaliyet gösterebilir. Kapsam: Yalnızca Topluluk taşıyıcıları	Çoklu tayine izin veren liberal pazarda Topluluk hava taşıyıcıları için pazara girme fırsatının artması.	Olumlu	Olumsuz
	Düşük maliyetli taşıyıcılara pazara giriş için daha fazla olanak sağlanması.	Olumlu	Olumsuz

	Türkiye menşeli taşıyıcıların rakiplerinin, egemen oldukları pazarlara girebilmesi.	Olumlu	Olumsuz
2) 'Atama' Topluluğun tüm havayolları için geçerli olduğundan, erişebilecekleri pazar sayısı da artabilecektir. Kapsam: Yalnızca Topluluk taşıyıcıları	Topluluk hava taşıyıcıları için daha geniş bir uçuş ağı fırsatı.	Olumlu	Olumsuz
	Bunun sonucunda Topluluk hava taşıyıcılarının hizmet kalitesinin artması.	Olumlu	Olumsuz
3) 'Mülkiyet ve kontrol' serbestleştikçe, Topluluk hava taşıyıcıları kendi aralarında ulusaşırı birleşme ve satın almalar yapabilecektir. Kapsam: Yalnızca Topluluk taşıyıcıları	Havayolları sermaye yapılarını güçlendirebilecek, uçuş ağlarını geniş, kesintisiz ve uluslararası yapıya ulaştırabilecek, sık uçan yolcu programlarını birleştirebilecek ve geliştirebilecek, daha önce erişemedikleri pazarlara erişebilecek, iniş slotları gibi önemli kaynaklara kolay ulaşabilecek, teknolojiye yatırım yapabilecek ve filolarını güçlendirebileceklerdir.	Olumlu	Olumsuz

Kaynak: Gerede, “A Study on the Possible Effects of Horizontal Agreements Between Airlines Registered in Turkey: A Managerial Perspective”, p. 132.

Öte yandan Yatay Anlaşmanın geçerlilik kazanması halinde Türkiye menşeli taşıyıcılar için piyasada serbestleşmenin rekabeti ve dolayısıyla talebi de arttırabileceği öngörüler arasındadır. Talebin Türkiye menşeli taşıyıcılar tarafından karşılanması, havalimanlarında yolcu trafiğinin artması, havacılık ve turizm başta olmak üzere ilgili diğer sektörlerde olumlu gelişmelere yol açabilecektir.

3.5.5. AB-Türkiye Kapsamlı Hava Taşımacılığı Anlaşması Müzakereleri (2015)

“Avrupa için yeni havacılık stratejisi” metninde aday ülke Türkiye’nin 75 milyonu aşkın nüfusu ile yolcu trafiğinde önemine dikkat çekilmiştir. 2014 yılında 40 milyon yolcunun Türkiye ile AB arasında seyahat ettiği belirtilmiştir. Dış havacılık politikası ile uluslararası havacılık anlaşmaları pazara erişimin yanı sıra, Avrupalı şirketler için yeni iş fırsatları doğuracak ve açık düzenlemelerle adil ve şeffaf bir pazar oluşturulmasına katkı sağlayacaktır. Havacılık sektöründe Türkiye’nin önemli stratejik konumu ve hızlı büyüyen pazarı ile Avrupa için anahtar bir rol oynadığı vurgulanmıştır. Turizmin artmasıyla yıllık 5 milyar Avro fayda sağlanması, yeni pazar ortamı ile uçak bileti fiyatlarında %50’ye kadar fiyat düşüşü öngörülmüştür.²⁵⁰

7 Haziran 2016 tarihinde Konsey, Komisyonun önemli ortaklar olarak tanımladığı; Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN), Katar, Birleşik Arap Emirlikleri ve Türkiye ile AB düzeyinde kapsamlı hava taşımacılığı anlaşmaları konusunda müzakerelere başlamasına izin veren yetkileri kabul etmiştir. ASEAN ile yapılacak anlaşmanın AB’nin bloklar arası yapacağı ilk anlaşma olacağı ifade edilirken; Birleşik Arap Emirlikleri, Katar ve Türkiye’nin dinamik ve hızlı büyüyen havacılık pazarları olmasına dikkat çekilmiştir. Bahse konu taraflarla yapılacak kapsamlı anlaşmaların ortak kurallar ve şeffaflık temelinde pazar gelişimi ve büyümesine imkân tanıyacak şekilde müzakere edileceği belirtilmiştir. Bu anlaşmalarla AB’nin amacının yeni iş fırsatları yaratmak, pazara erişimi kolaylaştırmak, şeffaf piyasa koşullarında adil rekabeti sağlamak olduğu yinelenmiştir. Havayolu şirketleri, havalimanları ve yolcuların havacılık güvenliği, emniyeti ve ekonomik düzenlemelere yönelik genişletilmiş iş birliğinden faydalanacakları belirtilmiştir. Komisyonun müzakereleri AB ve üye ülkeler adına yürüteceği de eklenmiştir.²⁵¹

²⁵⁰ European Commission, (Çevrimiçi) https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aviation-strategy/external_policy, 02.10.2021.

²⁵¹ European Council, Comprehensive EU air transport agreements: Council adopts mandates, Press Release, 07.06.2016, (Çevrimiçi) <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2016/06/07/comprehensive-eu-air-transport-agreements/>, 15.09.2022.

Avrupa Birliği, Türkiye'ye de bu doğrultuda bir anlaşma müzakere etmeyi teklif etmiş; 28 ye devlet hatta İzlanda, Lihtenştayn, Norveç ve İsviçre'nin de içinde bulunduğu Tek Avrupa Sahasına entegrasyon kapsamında iş kurma ve hizmet sağlama serbestisini, malların ve sermayenin dolaşım özgürlüğünü, standartların uyumlaştırılarak ticaret önündeki engellerin ortadan kalkmasını ön plana çıkartmıştır.

Avrupa Birliği ile Türkiye arasında Kapsamlı Havacılık Anlaşması (Comprehensive Air Traffic Agreement) müzakereleri 2016 yılında başlamıştır. Yatay Anlaşma müzakerelerinde olduğu gibi Türkiye'nin AB havacılık sistemine entegrasyonunun amaçlandığı vurgulanmıştır. Türkiye ile AB arasında Kapsamlı Havacılık Anlaşmasının imzalanması halinde rneğin Fransız menşeli bir taşıyıcı, Topluluk taşıyıcısı olarak Amsterdam-Viyana-İstanbul v.v. gibi bir güzergahta yedinci trafik haklı uçuş gerçekleştirebilecektir (şekil 9). Türkiye menşeli bir taşıyıcı ise İstanbul-Roma-Barselona gibi bir hatta beşinci trafik haklı uçuş yapabilecektir (şekil 10). Kapsamlı Anlaşmada kabotaj hakkı anlamına gelen sekizinci ve dokuzuncu trafik hakları tanınmamıştır.

şekil 9: Kapsamlı Hava Taşımacılığı Anlaşması ile Fransız Menşeli Topluluk Taşıyıcısının Olası Seferi



Kaynak: Great Circle Mapper, (evrimii) <http://www.gcmap.com>, 07.08.2022.

Şekil 10: Kapsamlı Hava Taşımacılığı Anlaşması ile Türkiye Menşeli Havayolunun Olası Seferi



Kaynak: Great Circle Mapper, (Çevrimiçi) <http://www.gcmap.com>, 07.08.2022.

AB menşeli havayollarına aynı zamanda herhangi bir AB noktasından Avrupa Birliği Komşuluk Politikası (ENP) ortağı ülkeyi veya Avrupa Ortak Havacılık Alanında (ECAA) yer alan bir ülkeyi ara nokta olarak kullanarak Türkiye'ye ve Türkiye'den de başka bir ülkeye sefer düzenleyebilme hakkı tanınacağı belirtilmiştir. Buna karşılık Türkiye menşeli taşıyıcılar için AB devamında başka bir ülkeye uçuş hakkı tanınmamaktadır.

Ayrıca, sahiplik ve etkin kontrol ilkesinde AB üye devletleri ve AB vatandaşlarına geniş bir çerçeve sunulurken, aynı hakkın Türkiye tarafı için tanınıp tanınmayacağı belirsizdir. Türkiye vatandaşının bir AB menşeli havayolunda sahiplik ve kontrolünün olması Ortak Komite'nin (Joint Committee) iradesine bırakılmaktadır.

AB ile Türkiye arasında AB tarafının önerdiği şartlarda bir havacılık anlaşmasının imzalanması her şeyden önce 'sahiplik ve etkin kontrol' ilkesinin liberalleşme ile birlikte AB lehine etkisiz olması ile sonuçlanabilecektir. Bu durumda; Ryanair, easyJet, Wizz Air, Eurowings, Vueling, Jet2.com gibi düşük maliyetli taşıyıcılar AB içinde herhangi bir noktadan hareketle Topluluk taşıyıcısı vasfıyla Türkiye içindeki herhangi bir noktaya yolcu seferi gerçekleştirebilecektir. Avrupa

içerisinde yer alan mevcut LCC havayollarının durumu incelendiğinde, Türkiye'ye çok fazla sayıda sefer düzenleyebilecekleri tahmin edilmektedir. Bunun sonucunda hem Türkiye'nin bayrak taşıyıcısı hem de menşeli düşük maliyetli diğer Türkiye menşeli taşıyıcılar olumsuz etkilenebilecektir.

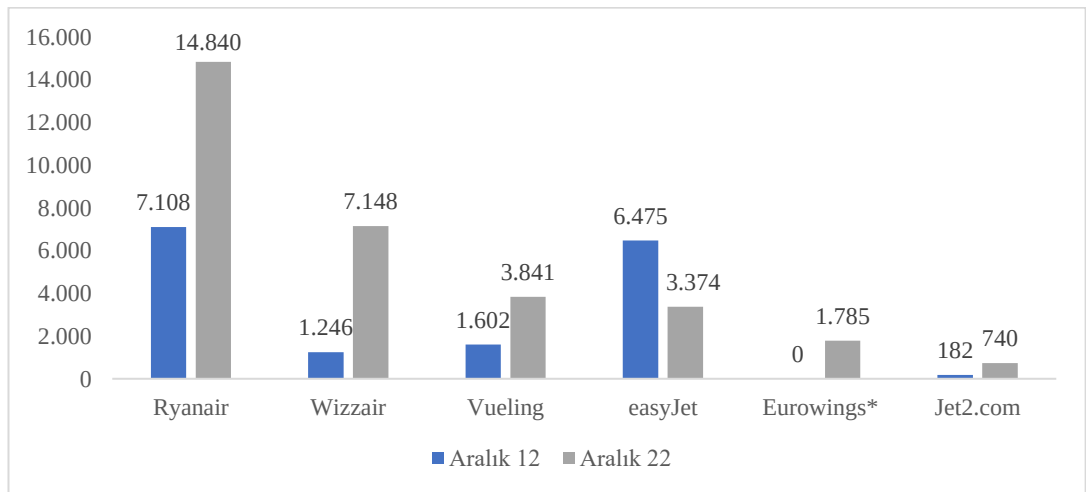
Tablo 16: Avrupalı Düşük Maliyetli Taşıyıcıların Mevcut Filoları ve Uçak Siparişleri

Havayolu	Aktif	Aktif olmayan	Sipariş
Ryanair	269	0	129
easyJet	159	9	167
Wizz Air Group	138	6	297
Vueling	117	8	17
Jet2.com	95	0	95
Eurowings	70	12	0

Kaynak: CAPA, (Çevrimiçi) <https://centreforaviation.com>, 02.02.2022.

Tablo 16'da gösterilen AB'de önde gelen LCC'lerin mevcut filoları ve uçak siparişleri bu havayollarının büyüme planlarına dair ipucu vermektedir.

Grafik 17: Avrupalı Düşük Maliyetli Taşıyıcıların Yolcu Seferleri, Aralık 2012-2022



*Eurowings, 2015 yılında Avrupa pazarında düşük maliyetli taşıyıcılarla rekabet edebilmek amacıyla Lufthansa tarafından kurulmuştur.

Kaynak: OAG verileriyle yazar tarafından hazırlanmıştır.

Ayrıca yukarıdaki grafikte AB'de önde gelen LCC'lerin Aralık 2012-2022 yılları haftalık yolcu sefer sayılarının karşılaştırması yapılmıştır. Buna göre, Ryanair 2012 Aralık ayının ilk haftasında 7.108 uçuş düzenlerken, bundan 10 yıl sonra aynı hafta sefer sayısını 2 katına çıkartabilmiştir. Yine Wizz Air'in hızlı büyümesi burada da kendisini göstermektedir. 1.246 olan sefer sayısını 2022 yılı Aralık ayı ilk haftasında 7.148'e yükseltmiştir.

Tablo 17: Avrupalı Düşük Maliyetli Taşıyıcıların Uçuş Ağı Dağılımları, Aralık 2022

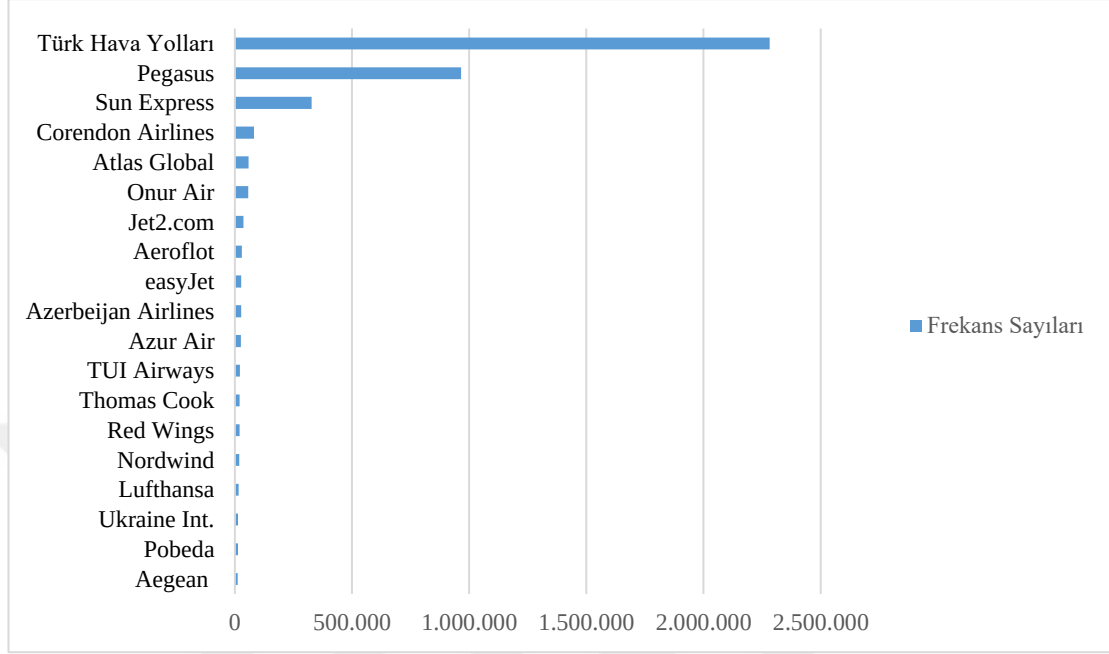
	Ryanair	Wizz Air	easyJet	Vueling	Eurowings	Jet2.com
Avrupa	188	127	87	57	68	26
Orta Doğu	4	9	2	3	2	0
Afrika	10	4	6	7	6	0
İç hatlar	5	2	17	27	16	10
Aktarmasız yolcu varış noktaları toplamı	207	142	112	94	92	36

Kaynak: CAPA, (Çevrimiçi) <https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/>, 10.12.2022.

Tablo 17'ye göre özellikle Ryanair ve Wizz Air'in Aralık 2022'de Avrupa'da sefer düzenledikleri nokta sayısı dikkat çekicidir. İç hat seferlerinin yok denecek kadar az olduğu bu havayolları, serbestleştirilmiş Avrupa pazarı içinde frekans ve nokta kısıtı olmadan diledikleri rotalarda faaliyet göstermektedirler. Türkiye'nin, AB üyeliği gerçekleşmeden dahi entegre edilmek istendiği bu sistemde 85 milyonluk nüfusu ile cazip bir pazar olacağı açıktır.

2017-2022 yılları arasında Avrupa-Türkiye pazarında sefer düzenleyen havayolları ve frekans sayıları incelendiğinde Türkiye menşeli taşıyıcıların pazarda lider konumda olduğu görülmektedir. Aşağıdaki grafik Avrupa'dan pazara girecek yeni havayolları ile Türkiye menşeli havayolları aleyhine değişim gösterebilecektir.

Grafik 18: Avrupa-Türkiye Pazarı Havayolları Uçuş Seferleri, 2017-2022



Kaynak: OAG verileriyle yazar tarafından hazırlanmıştır.

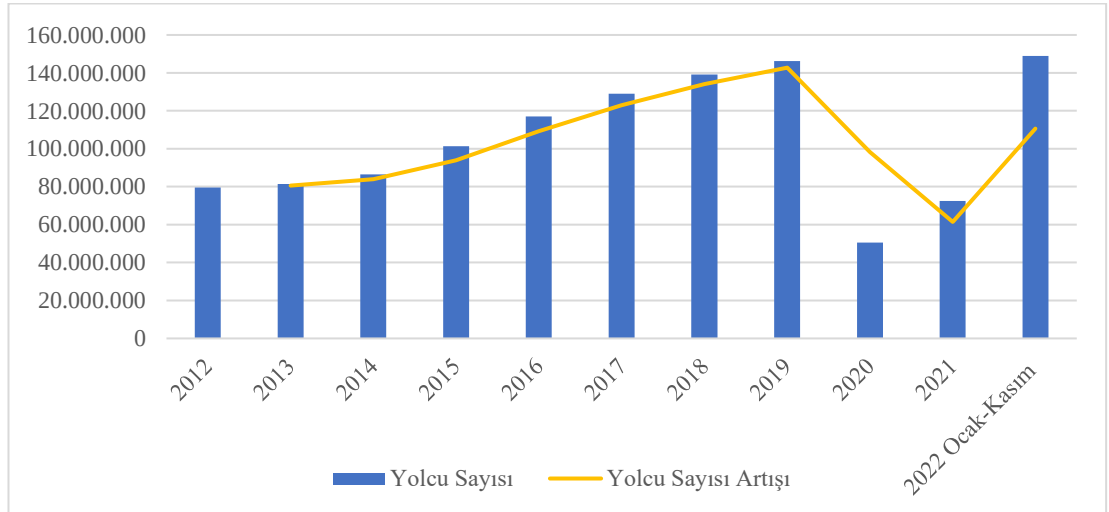
AB'nin Türkiye'ye önermiş olduğu hava ulaştırma anlaşması ile geleneksel hava ulaştırma anlaşmalarında yer alan 'havayolu mülkiyeti ve kontrolü' hükmü geçersiz kılınmış olacaktır. Avrupa içinde serbestleşme hareketleri kapsamında uçuş lisansı aldığı ülkeden bağımsız olarak sefer düzenleyen havayolları Türkiye'ye yönelik de faaliyetler yürütebilecektir. Bu ilkenin esnekleştirilmesiyle, Avrupa'nın serbestleştirilmiş pazarında özellikle düşük maliyetli taşıyıcılar ön plana çıkmıştır. Tablo 16'da belirtildiği üzere 2022 yılı sonunda Avrupa'nın önde gelen düşük maliyetli taşıyıcılarının filolarında bulunan mevcut uçak sayıları ve önümüzdeki yıllar için sipariş ettikleri uçak sayıları incelendiğinde bu havayollarının uçuş ağlarını genişletme planları doğrultusunda yeni pazar arayışlarını sürdürecekleri tahmin edilmektedir.

Kapsamlı havacılık anlaşmalarının, klasik ikili hava ulaştırma anlaşmalarına göre daha liberal bir iş birliği sunması, hava ulaştırma sektöründe kuşkusuz bir hareketlilik doğuracaktır. Daha fazla havayolu tarafından daha fazla rotalarda uçuş seferleri düzenlenmesi, istihdama katkı sağlanması ve ekonomik gelişmeyi

beraberinde getirebilecektir. Ancak, bahse konu kapsamlı anlaşmalar ülkelerin sosyo-ekonomik yapısı, havacılık sektöründeki konumları gibi birçok sebeple farklı sonuçlar ortaya çıkarabilecektir. Türkiye'nin dinamik bir nüfusa sahip olması, bayrak taşıyıcısının uluslararası havacılık sektöründe güçlü konumu, pazardaki düşük maliyetli taşıyıcılarının olumlu gelişimi gibi etkenler akdedilecek anlaşma için göz önünde bulundurulması gereken önemli hususlardır. Liberalleşme kapsamında Avrupa'daki noktalardan Türkiye'ye yolcu seferi düzenleme konusunda istekli birçok havayolu olacağı açıktır. Türkiye pazarında ve özellikle Türkiye menşeli havayolu şirketleri için pazar paylarının düşme olasılığı göz önünde bulundurulduğunda etkilerinin olumsuz olabileceği öngörülmektedir.

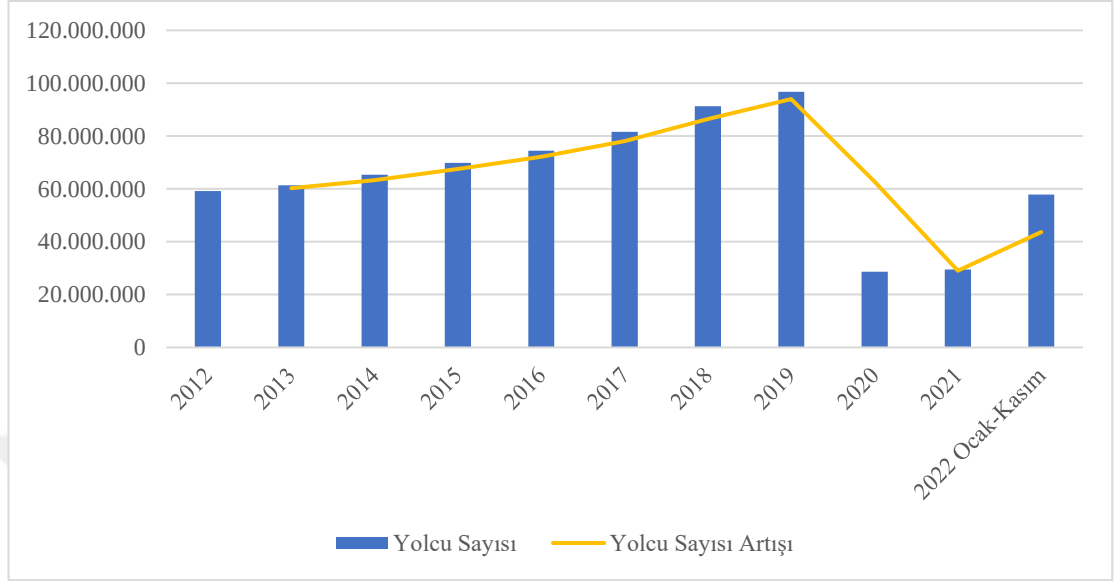
Aşağıda yer verilen grafiklerde Avrupa'da etkili düşük maliyetli taşıyıcılardan Ryanair, easyJet ve Wizz Air havayollarının taşıdığı yolcu sayılarına ait veriler bulunmaktadır. LCC modeli ile Türkiye'ye sefer düzenlemeleri muhtemel görünen bu havayolları genel değerlendirme için seçilmiştir.

Grafik 19: Ryanair Tarafından Taşınan Yolcu Sayıları, 2012-2022



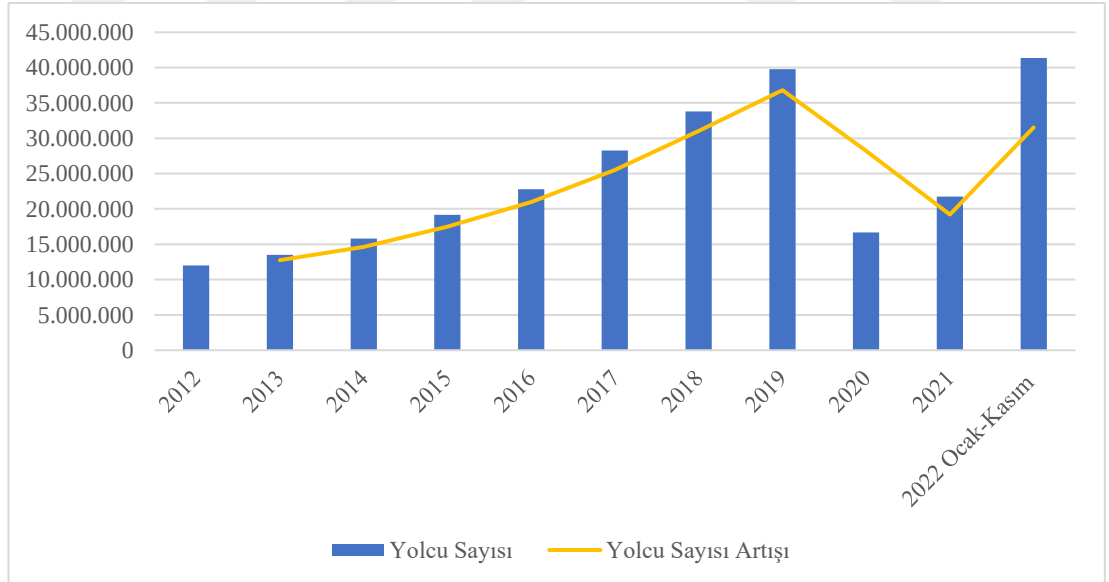
Kaynak: CAPA, (Çevrimiçi) <https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/ryanair-fr/traffic>, 10.12.2022

Grafik 20: easyJet Tarafından Taşınan Yolcu Sayıları, 2012-2022



Kaynak: CAPA, (Çevrimiçi) <https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/easyjet-u2/traffic>, 10.12.2022.

Grafik 21: Wizz Air Tarafından Taşınan Yolcu Sayıları, 2012-2022



Kaynak: CAPA, (Çevrimiçi) <https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/wizz-air-w6/traffic>, 10.12.2022.

Ryanair, Avrupa pazarında uzun yıllardır etkin bir şekilde faaliyet göstermektedir. Grafik 19’da görüleceği üzere, 2012 yılında 79 milyon 600 bin civarında yolcu taşıyan havayolu, pandemi öncesi 2019 yılında yıllık hizmet verdiği

yolcu sayısını 146 milyon 300 bine çıkartmıştır. Pandemiyle birlikte tüm havayolları gibi duraklama dönemine girse de 2022 yılında pandemi öncesini de geçerek yolcu sayısını 148 milyon 940 bine yükseltmiştir. Pandemi sonrası iş ve turizm amaçlı seyahatlerin insanlar tarafından fazlaca rağbet gördüğü, yükseliş hızının önümüzdeki yıllarda yavaşlayacağı tahmin edilmektedir. Buna rağmen, Ryanair'in yıllık taşıdığı yolcu sayısındaki gelişim büyüme potansiyeline dair ipucu vermektedir. EasyJet ise 1995 yılında kurulmuş olup, 2012 yılında toplam 59 milyon 200 bin civarında yolcu taşımıştır. Pandemi öncesi 2019 yılında taşıdığı 96 milyon 700 bin yolcu ile büyüme hızını sürdürmüştür. Kuruluş tarihi Ryanair ve easyJet kadar eski olmayan Wizz Air'in ise hızla büyüdüğü görülmektedir. Grafik 21'de yer alan verilere göre, 2012 yılında 12 milyon yolcu taşıyan havayolu, 2019 yılında 39 milyon 800 bin yolcuya hizmet vermiştir. Yeni pazarlarda olası fırsatları değerlendirmeye açık bir profil çizen havayolu Türkiye'yi bu fırsatlardan biri olarak görebilecektir.

Kasım 2018'de İstanbul Havalimanı'nın Avrupa kıtasının en büyük havalimanlarından biri olarak açılmasıyla birlikte, AB Türkiye ile kapsamlı bir havacılık anlaşması imzalamaya istekli olduğunu yinelemiş ve bu sayede 5 milyar Avroya kadar ek gelir elde edilebileceğini, bilet fiyatlarının önemli oranda düşebileceğini ve 48 bin istihdam yaratılabileceğini öne sürmüştür. Ulaştırma Sorumlu Komisyon Üyesi Violeta Bulc, Türkiye'nin güvenilir yeni havalimanı ile önemli bir ulaşım merkezi haline geleceğini, İstanbul'un yeni bir ana uçuş merkezi olacağını, dolayısıyla Türk yetkililerini AB ile havacılık anlaşması üzerinde çalışmaya teşvik ettiklerini ifade etmiştir.²⁵²

Ancak, 15 Temmuz 2019 tarihinde Konsey, Avrupa Birliği'nin tekrarlanan çağrılarına rağmen Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de faaliyetlerde bulunduğu, Kıbrıs'ın batısındaki sondaj operasyonlarını sürdürdüğü ve Kıbrıs'ın kuzeydoğusunda Kıbrıs karasularında ikinci bir sondaj operasyonu başlattığı gerekçeleri ile birtakım yaptırım kararları almıştır. Bu kapsamda Türkiye ile devam eden Kapsamlı Hava Taşımacılığı

²⁵² Hürriyet Daily News, "EU 'wants' air traffic agreement with Turkey", 30.11.2018, (Çevrimiçi) <https://www.hurriyetdailynews.com/eu-wants-air-traffic-agreement-with-turkey-139320>, 13.11.2021.

Anlaşması müzakerelerinin askıya alınmasına karar verilmiştir. Ayrıca Türkiye-AB taraflar arasındaki üst düzey toplantılar askıya alınmış, Avrupa Yatırım Bankası'nın Türkiye'ye yönelik mali yardımlarının yeniden değerlendirilmesine ve Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (Instrument for PreAccession Assistance-IPA) kapsamında 2020'ye kadar verilmesi öngörülen fonlarda kesinti yapılmasına karar verilmiştir.²⁵³

3.6. Türkiye-AB Sivil Havacılık İlişkilerinde Sorunlar

AB Komisyonu tarafından diğer bazı üçüncü ülkelere olduğu gibi Türkiye'ye de yatay anlaşma adı altında benzer bir teklif iletilmiş, ancak Türkiye menşeli havayolları için ilave bir hak tanınmadığı görülmüştür. Mütakabiliyet ilkesine aykırı olarak değerlendirilen bahse konu anlaşmanın imzalanmasının, Türkiye menşeli taşıyıcılara göre daha iyi altyapıya sahip ve mali açıdan daha etkin Topluluk taşıyıcıları lehine olacağı değerlendirilmiştir.²⁵⁴ Taraflar arasında müzakereleri uzun yıllardır devam eden 2010 ve 2015 yıllarında farklı isimlerle gündeme gelen ve 2019 yılında müzakereleri dondurulan havacılık anlaşmasının sonuçlandırılmaması gelecekte sivil havacılık ilişkileri açısından sorun olarak yeniden ortaya çıkabilecektir.

Çalışmanın genelinde sıklıkla değinildiği üzere, Türkiye ile AB sivil havacılık ilişkileri taraflar arasında bir havacılık anlaşmasının imzalanamaması noktasında tıkanmıştır. Anlaşmanın önündeki engellerden biri de Türkiye tarafından tanınmayan Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin AB üyesi olarak son aşamada bu anlaşmaya onay vermesi gerekliliğidir. AB'nin Türkiye ile müzakerelere, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin 'gerekli eylemlerde bulunma hakkını saklı tutması' kapsamında başladığı da o dönem gündeme gelmiştir.²⁵⁵

²⁵³ European Council, Turkish drilling activities in the Eastern Mediterranean: Council adopts conclusions, Press Release, 15 July 2019, (Çevrimiçi) <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2019/07/15/turkish-drilling-activities-in-the-eastern-mediterranean-council-adopts-conclusions/>, 01.04.2022.

²⁵⁴ Çelebi, **a.g.e.**, s.s. 74-75.

²⁵⁵ Euronews, "AB-Türkiye arasında Havacılık Anlaşması müzakerelerinin durması ne ifade ediyor?", 18.07.2019, (Çevrimiçi) <https://tr.euronews.com/2019/07/18/ab-turkiye-arasinda-havacilik-anlasmasi-muzakerelerinin-durmasi-ne-ifade-ediyor>, 10.07.2021.

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin (KKTC) uluslararası alanda tanınmaması, Türkiye ile Güney Kıbrıs Rum Yönetimi arasında herhangi bir havayolu ulaştırma anlaşmasının bulunmaması AB ile ilişkilerin seyrini olumsuz yönde etkilemektedir.

Üçüncü bir ülke ile AB üyesi bir ülke arasında ikili hava ulaştırma anlaşmasının bulunmaması durumunda ilişkilerin nasıl yürütüleceği ise muallaktır. Örneğin, Kıbrıs Türkiye tarafından devlet olarak tanınmamakta ve taraflar arasında hava ulaştırma anlaşması bulunmamaktadır. Bu durum, o dönem AB ile Türkiye arasında müzakere edilen Yatay Anlaşmaya siyasi bir nitelik atfetmiştir. Sonunda Komisyon Kıbrıs'ı Yatay Anlaşma eklerinden çıkartmıştır. Türkiye ile Kıbrıs arasında bir hava pazarından bahsedilemezken, var olmayan bir pazara erişim hakkının nasıl sağlanabileceği açık kalan hususlardan biri olmuştur.²⁵⁶

Ayrıca, “KKTC Ercan Tavsiyeli Hava Sahası” içerisinde hava trafik kontrol hizmeti verilmemekte olup, yalnızca tavsiye hizmeti verilen bir hava sahası konumundadır. ICAO tarafından tanımlanmamıştır. Avrupa Bölgesel Hava Seyrüsefer Planında yer almamaktadır. Sivil havacılık ilişkilerinden ziyade siyasi boyutu olan bu sorun, taraflar arasında sivil havacılık ilişkilerinin geliştirilmesi için çözümlenmeyi beklemektedir.²⁵⁷ AB, 2022 yılı Türkiye Raporu'nda da bu hususta tavsiye vermeye devam etmektedir.

²⁵⁶ Gerede, “A Study on the Possible Effects of Horizontal Agreements Between Airlines Registered in Turkey: A Managerial Perspective”, p. 129.

²⁵⁷ Çelebi, **a.g.e.**, s. 77.

SONUÇ

Bugünkü Avrupa Birliği'nin temellerinin atıldığı 1957 tarihli Roma Antlaşması'nda dahi 'ulaştırma' ortak politikalar izlenmesi gereken bir alan olarak görülmüştür. Tüm üye devletlerin iç kurallarının Topluluk seviyesinde standartlaştırılması ile ortak pazarın oluşturulması amaçlanmıştır. Ulaştırma sektörünün ekonomik büyümeye sağladığı katkı göz önünde bulundurularak tüm ulaştırma kollarının tek bir ağ içerisinde kullanılması, vatandaşların ve malların güvenli, hızlı ve serbest dolaşımının sağlanması bir ideal olarak yıllardır gündemde kalmaya devam etmiştir. AB geleceğe yönelik birçok eylem planı ile bu ideal doğrultusunda adımlar atmıştır. Ancak karşılaşılan sorunlar nedeniyle ilerleme sağlamak pek de kolay olmamıştır. Yolcu trafiğinin ve yolcu sayısının her geçen gün artması, küresel ısınma, sektörün benzine bağımlılığı, ülkeler arasında altyapı farklılıkları, mevzuatların uyumlaştırılması veya AB çatısı altında birleştirilmesi gibi birçok sorun AB tarafından çözüm bulunmak üzere kenarda beklemektedir. AB'nin bu sorunlar için daha uygulanabilir politikalar üretmesi elzem görünmektedir.

Çalışma AB ulaştırma politikası altında özellikle hava ulaştırma sektörünün liberalleştirilmesi üzerine inşa edilmiştir. Havacılık alanında serbestleştirme ile ekonomik düzenlemelerle kurallara tabi tutulan veya kısıtlanan sektörün geliştirilmesi ve serbest rekabet piyasasının oluşturulması amaçlanmıştır. Liberalleşme hareketleri ile pazara erişim ve ücret belirleme özgürlüğü sağlanıp kapasite kısıtlamaları ortadan kaldırılırken birtakım sorunları da beraberinde getirmiştir. Ulusal bayrak taşıyıcılarının daha açık pazar şartlarına uyum sağlamada zorlanması, havayollarının karlı rotalara yönelerek karlı olmamasına rağmen temel noktalarda hizmet vermeyi durdurması, pazara yeni giriş yapan taşıyıcıların bölgeselden ana hatlarda hizmet vermeye kayması, rekabet ortamının havayolları üzerinde emniyet ve güvenlik gibi konularda baskı oluşturmaya başlaması ve trafik hakları üzerinde kontrolün kaldırılmasıyla standartların uygulanmasının zorlaşması bu sorunlar arasında sayılmaktadır. Dolayısıyla bu tez çalışmasında da varılan sonuca göre havacılık

pazarının serbestleştirilmesi, ekonomik gelişmeye katkı sağlıyor olsa da pazarda yer alan tüm aktörler için olumlu sonuçlar doğurmamıştır.

Avrupa hava pazarının serbestleşmeye başlaması 1980'lerin sonuna denk gelmiştir. 1978 yılında ABD'de başlayan serbestleşme hareketi Avrupa'yı da etkilemiştir. 1987, 1990 ve 1993 tarihli üçlü liberalizasyon paketleriyle üye ülkeler arasında mevcut ikili hava ulaştırma anlaşması hükümlerinde birtakım esnekliklere gidilmiştir. Topluluk içinde faaliyet gösteren tüm taşıyıcıların Topluluk içinde kapasite, frekans ve varış nokta kısıtı olmaksızın pazara serbest erişim ve fiyatlandırma serbestisi hava ulaştırma sektörüne hareketlilik kazandırmıştır. Pazarda özellikle düşük maliyetli taşıyıcıların ortaya çıkarak bayrak taşıyıcısı havayolları faaliyetlerini baskı altına aldığı görülmüştür. Bahse konu havayolları, kapasite, frekans, nokta kısıtı olmadan Avrupa içinde diledikleri şekilde uçuş seferi gerçekleştirebilmiştir.

Liberalleşmenin getirdiği sorunlardan bir diğeri de havalimanı kapasite yetersizlikleri olmuştur. Sektörün rekabete açılması pazara daha fazla havayolunun girmesi, daha düşük ücretlerle daha fazla yolcunun taşınması ve trafiğin yoğunlaşması ile sonuçlanmıştır. Bugün havaalanı sıkışıklıklarının serbest hava taşımacılığı pazarının işleyişini olumsuz yönde etkilemeye devam edeceği aşikardır.

Avrupa Birliği dış havacılık politikalarında da pazarların üçüncü ülkelerle serbestleştirilmesi yoluyla ekonomik ve yatırım fırsatlarını arttırmayı hedeflemiştir. Avrupa Komisyonu, Topluluk üyesi olmayan ülkelerle geçerli hava ulaştırma anlaşmalarının yerini alacak ve "Topluluk taşıyıcısı" kavramını ihtiva edecek bir anlaşma imzalanması yönünde politikalar izlemiştir. Avrupa Birliği Komisyonu tarafından bazı üçüncü ülkelere ve Türkiye'ye daha önce AB üye ülkeleri ile imzalanan ikili hava ulaştırma anlaşmalarının, AB müktesebatıyla uyumlu hale getirilmesini amaçlayan Yatay Anlaşma teklif edilmiştir. Böylelikle AB ile komşu ülkeler arasında ortak bir hava sahası kurulması kolaylaşacak, milli havayolu olarak faaliyet gösteren AB'li taşıyıcılar Topluluk taşıyıcısı olarak daha fazla hakka sahip olabilecektir.

İkili hava ulaştırma anlaşmalarında yer alan havayolu tayini ilkesine göre, tayin edilecek havayolu tayin eden ÷lkede kurulmuş olmalı ve sahibi, kontrol edeni de o ÷lke vatandaşları olmalıdır. “Topluluk taşıyıcısı” kavramı ile Birlik içinde faaliyet gösteren ve lisans sahibi tüm havayolu taşıyıcılarına AB hukuku uyarınca AB sınırları içindeki tüm noktalar arasında ticari havayolu taşımacılığı yapma hakkı tanınmıştır. Ayrıca AB ve AB dışındaki üçüncü ÷lkeler arasında akdedilen anlaşmalar sayesinde bu ÷lkeler ile hava hatları arasında sefer düzenleme hakkına da sahip olabileceklerdir. Havayolu tayini ilkesi önündeki kısıtlamaların kaldırılmasıyla birlikte Topluluk hava taşıyıcıları daha etkin hale gelmiştir. AB’nin üçüncü ÷lkelerle yaptığı anlaşmaların havayolu seferleri ve taşınan yolcu sayılarına dair sonuçları incelendiğinde pazarda rekabetin arttığı, Fas, Ürdün ve Gürcistan’da bayrak taşıyıcılarının geri planda kaldığı tespit edilmiştir. Benzer bir anlaşma, Türkiye menşeli taşıyıcıların da pazar paylarının azalmasına da sebebiyet verebilecektir.

Ryanair ve Wizz Air Group başta olmak üzere Avrupa içinde faaliyet gösteren düşük maliyetli taşıyıcıların (easyJet, Eurowings, Vueling, Jet2.com vb.) özellikle ‘havayolu mülkiyeti ve kontrolü’ ilkesinin esnekleştirilmesiyle, yıllar içinde gösterdikleri gelişim ve gelecek planları incelendiğinde AB içindeki network taşıyıcıları üzerinde baskı kurmaya devam edecekleri gör÷lmektedir. Türkiye’nin AB ile henüz AB üyesi olmadan dahi önerilen nitelikte akdedeceği bir havacılık anlaşması, bahse konu taşıyıcıların Türkiye pazarına etkin bir giriş yapacağı anlamına gelebilecektir. Ayrıca, Türkiye ile herhangi bir AB üyesi ÷lke arasında mevcut hava ulaştırma anlaşmasına göre belirlenen toplam frekans uçuş hakkı için kullanımda sınırlama ortadan kaldırılacaktır.

Yatay Anlaşmanın müzakere edildiği dönemde Türkiye menşeli havayolu taşıyıcılarının büyüme sürecinde olduğu gör÷lmektedir. Özellikle bayrak taşıyıcı Türk Hava Yolları’nın filosunu büyüttüğü, sefer düzenlediği noktaları ve sefer sayılarını arttırdığı bir dönemdir. Bahse konu anlaşma ile havayollarına yeni alanlarda faaliyet imkânı ve liberalleşmeye katkı sağlanması amaçlansa da bazı çekinceleri de beraberinde getirmiştir. Türkiye ile müzakerelerde AB üyesi ÷lkeler için daha fazla

imtiyaza yer verilmesi, Türkiye tarafının AB ile aynı şartlarda anlaşmanın imzalanması talebi ile sonuçlanmıştır. Türkiye menşeli taşıyıcılar AB üyesi ülke taşıyıcılarına oranla daha fazla uçuş frekans hakkı kullanmaktadır. Bazı AB üyesi ülkeler ile devam eden frekans hakkı sorunları kapsamında, Türk taşıyıcıları tarafından yerel havayolları ile yapılan ticari anlaşmalar ile bu kısıtların aşılması yönünde politika izlenmiştir.

Ancak, özellikle beşinci trafik hakkı kapsamında AB menşeli havayolu taşıyıcıları Türkiye ile 3. ülkeler arasında serbestçe yolcu taşımacılığı yapabilecektir. Büyüyen Türk sivil havacılık sektörü göz önüne alındığında, Türk taşıyıcıları için bu durumun risk oluşturabileceği sonucuna varılmıştır.

Yatay Anlaşma'nın imzalanamaması ile birlikte 2016 yılında AB Komisyonu ile Türkiye arasında başlayan Kapsamlı Hava Taşımacılığı Anlaşma müzakereleri de bir noktada tıkanmıştır. AB tarafı Kapsamlı Havacılık Anlaşması'nı havacılık sektörünün gelişmesi ve rekabete katkı sağlaması yönünde tanıtmıştır. Sonunda ortak bir hava sahası oluşturulabilecek, trafik hakları liberalleşecek ve Türkiye AB havacılık sistemine entegre olabilecektir. Ancak, AB'nin üçüncü taraf ülkelere sunduğu kapsamlı hava taşımacılığı anlaşmalarının önemli etkilerinden biri havayollarını çeşitlendirmesidir. Bu durum özellikle düşük maliyetli havayollarını pazara giriş için teşvik etmektedir. Çünkü ikili hava ulaştırma anlaşmalarında mevcut kısıtlamaların ortadan kaldırılması havayolları için pazara girişleri de kolaylaştırmaktadır. Örneğin, Fransa ile Cezayir arasındaki ikili anlaşma ulusal havayollarını koruma eğiliminde olduğu için, easyJet veya Ryanair gibi havayolları bu ülkeler arasında sefer düzenleme imkânı bulamamaktadır. Kapsamlı hava taşımacılığı anlaşmaları aynı zamanda havayollarına sefer düzenleyebilecekleri rotalarda da fazla seçenek sunabilmektedir. İkili hava ulaştırma anlaşmaları ülkelerin başkentleri ağırlıklı hava bağlantılarını desteklerken, liberalleştirilen anlaşmalar ülkelerin ikincil havalimanları veya şehirleri arasında uçuşlar için fırsat sunmaktadır.

Türkiye ile Avrupa Birliği ülkeleri arasında havacılık faaliyetleri ikili hava ulaştırma anlaşmaları kapsamında sürdürülmektedir. 2019 yılında taraflar arasında

hava ulaştırma anlaşması müzakerelerinin dondurulması sürecin iyice tıkanmasına sebep olmuştur. Halihazırda Türkiye menşeli taşıyıcılar Avrupa-Türkiye pazarında hâkim konumdadırlar. İekli havacılık anlaşmaları kapsamında bazı Avrupalı ülkelerle uçuş düzenlenebilecek nokta sayısı kısıtlı olsa da nokta ve kapasite açısından sefer düzenlenebilen nokta sayısı çok daha fazladır. AB'nin sunduğu şartlarda bir havacılık anlaşmasının akdedilmesi, Türkiye menşeli taşıyıcılara sefer düzenlemekte sorun yaşadığı noktalar için yeni fırsatlar sunabilecektir. Ancak karşılığında AB menşeli tüm taşıyıcıların Topluluk taşıyıcısı olarak Türkiye içinde aynı haklara sahip olması dezavantaja dönüşebilecektir.

Dolayısıyla AB ile Türkiye arasında akdedilecek bir hava ulaştırma anlaşmasının mütekabiliyet ilkesine dayanması önem teşkil etmektedir. Türkiye'nin henüz AB yesi olmadığı göz önünde bulundurulduğunda, bahse konu anlaşma belirli bir çerçevede müzakere edilmelidir. Ayrıca AB'nin ABD, Kanada, Ürdün, Fas, İsrail, Gürcistan gibi üçüncü ülkelerle tamamladığı anlaşmaların her biri kendine özgüdür. Türkiye'nin coğrafi konumu, havacılık sektöründeki etkisi, ülkede faaliyet gösteren havayollarının önemi dikkate alındığında Türkiye ile görüşmelerin de özgün olması şarttır. Türkiye, hızla ve olumlu yönde gelişmekte olan sivil havacılık sektörünün zarar görmemesi adına AB ile müzakerelere temkinli yaklaşmakta haklı görülmektedir.

KAYNAKÇA

Abate, Megersa,
Panayotis Christidis:

“Economic Effects of the EU External Aviation Policy”, **JRC Science for Policy Report**, 2017, (Çevrimiçi) <https://publications.jrc.ec.europa.eu>, 18.11.2022.

Banister, David
ve diğerleri:

European Transport Policy and Sustainable Mobility, Spon Press, London, 2000.

BBC News:

“Koronavirüs: Avrupa'da havacılık sektörünün 2020'deki kaybı 56,2 milyar Euro”, (Çevrimiçi) <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-55528594> 24.11.2021, 04.01.2021.

BBC News:

“Ukrayna AB’ye katılabilir mi, Rusya buna nasıl tepki verir?”, 23.06.2022, (Çevrimiçi) <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-61893867>, 01.10.2022.

Belobaba, Peter,
Amedeo Odoni
Cynthia Barnhart:

The Global Airline Industry, John Wiley & Sons, Ltd., Publication, Second Edition, 2016.

Brömmelstroet, Marco te
Tobias Nowak:

“How a court, a commissioner and a lobby group brought European transport policy to life in 1985”, **GeoJournal** 72 (1/2):33-44, Springer 2008.

Budd, Lucy,
Steven Griggs,
David Howarth:

Sustainable Aviation Futures, Emerald Group Publishing, 2013.

Burghouwt, Guillaume,
Pablo Mendes De Leonand
Jaap De Wit:

“EU Air Transport Liberalisation Process, Impacts and Future Considerations”, International Transport Forum, OECD, Discussion Paper No. 2015-04, January 2015, (Çevrimiçi) <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/dp201504.pdf>, 20.01.2021.

- Butcher, Louise: Library of the House of Commons, **Aviation: European liberalisation, 1986-2002**, 2010, (Çevrimiçi)
<http://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN00182/SN00182.pdf>, 10.12.2021.
- Button, Kenneth and Samantha Taylor: International Air Transportation and Economic Development, September 2000, **Journal of Air Transport Management**, Vol. 6, Issue 4, p.p. 209-222.
- CAPA: “Airline ownership and control rules: at once both irrelevant and enduring”, 5 June 2017, (Çevrimiçi)
<https://centreforaviation.com/analysis/reports/air-line-ownership-and-control-rules-at-once-both-irrelevant-and-enduring-345816>, 05.02.2022.
- CAPA: (Çevrimiçi)
<https://centreforaviation.com/data/profiles/airlines/>, 02.10.2022.
- Cento, Alessandro: **The Airline Industry Challenges in the 21st Century**, Physica-Verlag A Springer Company, 2009.
- Chicago Convention, 7 December 1944, (Çevrimiçi)
https://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf, 08.08.2022
- Christidis, Panayotis: “Four shades of Open Skies: European Union and four main external Partners”, **Journal of Transport Geography**, 2016, p.p. 105-114, (Çevrimiçi)
<https://www.sciencedirect.com/journal/journal-of-transport-geography>, 03.09.2022.
- Cini, Michelle, Nieves Pérez, Solórzano Borragán: **European Union Politics**, Oxford University Press New York, 2016.

- Commission of the European Communities: Communication from the Commission to the Council and the European Parliament, “Impact of the Third Package of Air Transport Liberalization Measures”, Brussels, 20.10.1996, COM (96) 514 final.
- Council Regulation (EEC): No 2407/92 of 23 July 1992 on licensing of air carriers, (Çevrimiçi) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31992R2407>, 09.08.2022.
- Council Regulation (EEC): No 2408/92 of 23 July 1992 on access for Community air carriers to intra-Community air routes, (Çevrimiçi) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex:31992R2408>, 09.08.2022.
- Council Regulation (EEC): No 2409/92 of 23 July 1992 on fares and rates for air services, (Çevrimiçi) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31992R2409>, 09.08.2022.
- Çelebi, Alpaslan: **Türkiye’nin Tam Üyelik Sürecinde AB Sivil Havacılık Müktesebatına Uyum Düzeyi ve Türkiye-AB Sivil Havacılık Sorunları**, Yüksek Lisans Tezi, Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2008.
- Dağ, Ahmet Emin **Uluslararası İlişkiler ve Diplomasi Sözlüğü**, Anka Yayınları, İstanbul, 2004.
- Dempsey, Paul Stephen **The Cyclical Crisis in Commercial Aviation**, 2017, (Çevrimiçi) https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/air_traffic_rights_2017.pdf 09.09.2021.
- DHMi: (Çevrimiçi) <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Hakkimizda.aspx> 20.01.2022.

- Dışışleri Bakanlığı: Fasıl 21: Trans-Avrupa Ağları, 22.05.2020 (Çevrimiçi) https://www.ab.gov.tr/fasil-21-trans-avrupa-aglari_86.html, 07.01.2022.
- Dışışleri Bakanlığı: Fasıl 14: Taşımacılık Politikası, 13.07.2020 (Çevrimiçi) <https://www.ab.gov.tr/79.html>, 13.01.2021.
- Dışışleri Bakanlığı, Avrupa Birliği Başkanlığı: “Katılım Müzakerelerinde Mevcut Durum”, (Çevrimiçi) https://www.ab.gov.tr/katilim-muzakerelerinde-mevcut-durum_65.html, 19.01.2020.
- Dinan, Desmond: “Uyum Fonu”, Desmond Dinan (Der.), Çev. Hale Akay, **Avrupa Birliği Ansiklopedisi**, İkinci Cilt, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2005.
- Doganis, Rigas: **The Airline Business**, Routledge, Second Edition, 2006.
- EASA: Turkey, (Çevrimiçi) <https://www.easa.europa.eu/en/domains/international-cooperation/easa-by-country/countries/turkey>, 01.09.2022.
- Emekli, Mehmet Ali: **Avrupa Birliği’ne Uyum Sürecinde Türkiye Ulaştırma Politikaları ve Taşımacılık Sektörü Analizi**, Doktora Tezi, İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2007.
- EUR-Lex: 2006/682/EC: Decision of the Council and of the Representatives of the Member States of the European Union meeting within the Council, (Çevrimiçi) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ%3AJOL_2006_285_R_0001_01, 01.03.2022.
- EUR-Lex: Air service agreements between EU and non-EU countries, Summary of Regulation (EC) No 847/2004 — negotiation and implementation of air service agreements between EU countries

	and non-EU countries, (Çevrimiçi) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=legissum%3A124260 , 24.01.2022.
EUR-Lex:	Euro-Mediterranean aviation agreement between the EU and Israel, (Çevrimiçi) https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/euro-mediterranean-aviation-agreement-between-the-eu-and-israel.html , 10.12.2022.
EUR-Lex:	EU-US aviation agreements, (Çevrimiçi), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM%3A124483 , 13.02.2022.
EUR-Lex:	EU-Georgia common aviation area agreement, (Çevrimiçi) https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/eu-georgia-common-aviation-area-agreement.html , 05.10.2022.
EUR-Lex:	The Future Development of the Common Transport Policy, (Çevrimiçi) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:51992DC0494&from=EN , 06.09.2021.
EUR-Lex:	Treaty establishing the European Community (Nice consolidated version), (Çevrimiçi) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A12002E154 , 16.01.2022.
EUR-Lex:	Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community (Recast) (Text with EEA relevance), Çevrimiçi https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32008R1008 , 02.03.2022.

EUR-Lex:	Regulation (EU) 2021/1058 of the European Parliament and of the Council of 24 June 2021 on the European Regional Development Fund and on the Cohesion Fund, (Çevrimiçi), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32021R1058 , 08.01.2022.
EUR-Lex:	Rules for promoting inland waterway transport in the EU, https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/rules-for-promoting-inland-waterway-transport-in-the-eu.html , (Çevrimiçi) 10.10.2021.
EUR-Lex:	White Paper - European transport policy for 2010: time to decide, (Çevrimiçi) https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf , 06.02.2020.
Eurocontrol:	(Çevrimiçi) https://www.eurocontrol.int/about-us , 30.10.2020.
Eurocontrol:	(Çevrimiçi) https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-data-snapshot-34-rise-low-cost-carriers-europe , 01.10.2022.
Euronews:	“AB-Türkiye arasında Havacılık Anlaşması müzakerelerinin durması ne ifade ediyor?”, 18.07.2019, (Çevrimiçi) https://tr.euronews.com/2019/07/18/ab-turkiye-arasinda-havacilik-anlasmasi-muzakerelerinin-durmasi-ne-ifade-ediyor , 10.07.2021.
Eurostat:	(Çevrimiçi) https://ec.europa.eu/eurostat/en/ , 20.11.2022.
European Commission:	A Common Aviation Area with the EU’s neighbours, (Çevrimiçi) https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/international-aviation/external-aviation-policy/common-aviation-area-eus-neighbours_en , 04.05.2021.

- European Commission: An Aviation Strategy for Europe- What do we want to achieve? (Çevrimiçi)
<https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aviation-strategy>
- European Commission: “CEF Transport”, (Çevrimiçi)
<https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-transport>, 24.01.2022.
- European Commission: “Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - Single European sky II: towards more sustainable and better performing aviation” {SEC(2008) 2082} /* COM/2008/0389 final */ Brussels, 25.6.2008 (Çevrimiçi) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52008DC0389> 23.02.2022.
- European Commission: Communication from the Commission, Developing the agenda for the Community’s external aviation policy {SEC(2005) 336} COM (2005) 79 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52005DC0079&from=EN>, (Çevrimiçi) 12.09.2021.
- European Commission: ECAA, (Çevrimiçi)
https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/international-aviation/status-aviation-relations-country/ecaa_en, 10.08.2022.
- European Commission: Euro-Mediterranean Transport Partnership (EUROMED), (Çevrimiçi)
https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/international-relations/european-neighbourhood-policy/euro-mediterranean-transport-partnership-euromed_en, 10.11.2022.

- European Commission: European Regional Development Fund (ERDF), (Çevrimiçi)
https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/european-regional-development-fund-erdf_en, 12.12.2022.
- European Commission: External Aviation Policy (Çevrimiçi)
https://ec.europa.eu/transport/modes/air/international-aviation/external-aviation-policy_en, 03.04.2021.
- European Commission: Inland waterways, (Çevrimiçi)
https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways_en, 02.09.2022.
- European Commission: “New transport proposals target greater efficiency and more sustainable travel”, 14 Aralık 2021, (Çevrimiçi)
https://transport.ec.europa.eu/news/efficient-and-green-mobility-2021-12-14_en 24.01.2022.
- European Commission: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, (Çevrimiçi)
https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf, 10.02.2020.
- European Commission: **Statistical Pocketbook 2021**, EU Transport in Figures, (Çevrimiçi)
<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/14d7e768-1b50-11ec-b4fe-01aa75ed71a1>, 05.05.2022.
- European Commission: “The creation of the single European sky” Communication from the Commission to the council and the european parliament, /* COM/99/0614 final */ (Çevrimiçi) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:51999DC0614> 23.02.2022.

- European Commission: Transport 2050: Commission outlines ambitious plan to increase mobility and reduce emissions, Brussels, 28 March 2011, (Çevrimiçi) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_11_372, 24.01.2022.
- European Commission: Türkiye Report 2022, 12 October 2022 (Çevrimiçi), https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/turkiye-report-2022_en, 10.12.2022.
- European Commission, DG Mobility and Transport: Welcome to the SESAR project, 2014, (Çevrimiçi) <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/sesar/>, 19.03.2022.
- European Commission Directorate-General for Mobility and Transport: Landru, M., Marquis, C., Lieshout, R., et al., Study on the economic developments of the EU air transport market: final report, Publications Office, 2021, (Çevrimiçi) <https://data.europa.eu/doi/10.2832/561694>, 30.03.2022.
- European Council: Comprehensive EU air transport agreements: Council adopts mandates, Press Release, 07.06.2016, (Çevrimiçi) <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2016/06/07/comprehensive-eu-air-transport-agreements/>, 15.09.2022.
- European Council: Turkish drilling activities in the Eastern Mediterranean: Council adopts conclusions, Press Release, 15 July 2019, (Çevrimiçi) <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2019/07/15/turkish-drilling-activities-in-the-eastern-mediterranean-council-adopts-conclusions/>, 01.04.2022.
- European Investment Bank Group: Sustainable transport overview 2021, (Çevrimiçi) <https://www.eib.org/attachments/publications/sustainable>

[transport_overview_2021_en.pdf](#), 21.11.2021.

European Parliament: Common transport policy: Overview, (Çevrimiçi) <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/123/common-transport-policy-overview>, 12.12.2022.

European Parliament: Fact Sheets on the European Union, Air transport: market rules, (Çevrimiçi) <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/131/air-transport-market-rules>, 29.10.2022.

European Union:
External Aviation Aviation: ASEAN and the EU conclude the world's first bloc-to-bloc Air Transport Agreement, 04.06.2021, (Çevrimiçi) https://www.eeas.europa.eu/eeas/aviation-asean-and-eu-conclude-world%E2%80%99s-first-bloc-bloc-air-transport-agreement_en, 12.08.2022.

European Union: Consolidated versions of the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union, Official Journal C 326, 26/10/2012, (Çevrimiçi) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:12012E/TXT>, 12.09.2021.

European Union: “Transport”, (Çevrimiçi) https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/actions-topic/transport_en, 06.01.2020.

Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure: “European Air Transport Policy” 28.12.2021, (Çevrimiçi) <https://www.bmvi.de/EN/Topics/EU-Policy/EU-Transport-Policy/European-Air-Transport-Policy/european-air-transport-policy.html> 02.01.2022.

Felber, Nicole Petrick: **Liberalizing Europe’s Skies – A Failure? Analysis of Airline Entry and Exit in the Post-liberalized German Airline Market,**

1993-2012, Anchor Academic Publishing 2014, Hamburg.

Gates, Sean:

The Aviation Law Review, Law Business Research Ltd, London, UK, 2016.

Gerede, Ender:

A Study on the Possible Effects of Horizontal Agreements Between Airlines Registered in Turkey: A Managerial Perspective, **Electronic Journal of Social Sciences**, Winter-2016 Volume:15 Issue:56, (Çevrimiçi) <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/229638>, 11.01.2021.

“Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması”, **Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları**, Ankara, Şubat 2015.

“Sivil Havacılık Faaliyetlerin Sınıflandırılması ve Türkiye’de Hava Taşımacılığı Faaliyetlerinin Tanımlanmasına İlişkin Sorunlar”, **Kayseri VI. Havacılık Sempozyumu**, 12-14 Mayıs 2006, Nevşehir.

Türk Havayolu Taşımacılığının Bugünü ve Yarını: Uluslararası Havayolu Taşımacılığındaki Gelişmeler ve Avrupa Birliği Perspektifi, 2004 Türkiye İktisat Kongresi, İktisadi Sektörlerde Gelişme Stratejileri Tebliğ Metinleri-II, s.s. 275-308.

Giorgie, Liana and Michael Schmidt:

“European Transport Policy-A Historical And Forward Looking Perspective”, The Interdisciplinary Centre for Comparative Research in the Social Sciences (IFS-ICCR-CIR), (Çevrimiçi) <http://www.epa-journal.eu/download/2.-european-transport-policy-a-historical-and-forward-looking-perspective.pdf>, 05.09.2021.

- Great Circle Mapper: (Çevrimiçi) <http://www.gcmap.com>, 07.08.2022.
- Gudmundsson, Sveinn Vidar: “European Air Transport Regulation: Achievements and Future Challenges”, **SSRN Electronic Journal**, June 2015, (Çevrimiçi) https://www.researchgate.net/publication/279176742_European_Air_Transport_Regulation_Achievements_and_Future_Challenges, 01.09.2021.
- Güneş, Ahmet M.: **Avrupa Birliği Hukukuna Giriş**, Ekin Yayınevi, Ankara, Eylül 2017.
- Hürriyet Daily News: “EU ‘wants’ air traffic agreement with Turkey”, 30.11.2018, (Çevrimiçi) <https://www.hurriyetaailynews.com/eu-wants-air-traffic-agreement-with-turkey-139320>, 13.11.2021.
- IATA: Report: The impact of ‘BREXIT’ on UK Air Transport, 24 June 2016.
- IATA: Air Passenger Market Anaylsis, December 2021, (Çevrimiçi), <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---december-2021/>, 19.11.2022.
- ICAO: Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis”, Montreal, Canada, 30 November 2022, (Çevrimiçi) https://www.icao.int/sustainability/Documents/Covid-19/ICAO_coronavirus_Econ_Impact.pdf, 10.12.2022.
- ICAO: European Experience of Air Transport Liberalization, February 2003, (Çevrimiçi) https://www.icao.int/sustainability/casestudies/statesreplies/europeliberalization_en.pdf, 25.08.2022.

- ICAO: The Postal History of ICAO, “1926: The Ibero-American Convention” (Çevrimiçi)
https://applications.icao.int/postalhistory/1926_the_bero_american_convention.htm,
07.07.2022.
- ICAO: The Postal History of ICAO, “The Rome Convention and its modernization”, (Çevrimiçi)
https://applications.icao.int/postalhistory/the_rome_convention_and_its_modernization.htm,
22.06.2022.
- İKV: **15 soruda 15 Avrupa Birliği Politikası**, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, İstanbul, 2005.
- İKV: **Avrupa Birliği’nin Ulaştırma Politikası**, İstanbul, İKV Yayın No:14, 2005.
- İKV: Ulaştırma Politikası, **İktisadi Kalkınma Vakfı**, (Çevrimiçi)
https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=31&id=250, 12.09.2021.
- İKV: **Avrupa Birliği’nin Enerji ve Ulaştırma Politikaları ve Türkiye’nin Uyumu**, Ed. Hürrem Cansevdi, İstanbul, İKV Yayını, Aralık 2004.
- Karluk, Rıdvan: **Avrupa Birliği**, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., 11. Baskı, İstanbul, 2014.
- Avrupa Birliği ve Türkiye**, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., 8. Baskı, İstanbul, Ocak 2005.
- Keskin, M. Hakan: "Tek Avrupa Hava Sahası İnisiyatifinin Türkiye'nin AB Üyeliğine Etkisi." **Güvenlik Stratejileri Dergisi** 8, 2012, 0-114, (Çevrimiçi)
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/guvenlikstrtj/issue/7527/99165>

- Kuşçu, Sinan: “Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye’ye Yansıması”, **Gazi Üniversitesi Akademik Bakış**, Cilt 5, Sayı 9, Kış 2011.
- Maertens, Sven Wolfgang Grimme: “Traffic impacts of EU horizontal air service agreements”, 21st EURO Working Group on Transportation Meeting, EWGT 2018, 17-19 September 2018, **ScienceDirect**, Braunschweig, Germany, (Çevrimiçi) <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>, 15.09.2022.
- McCormick, John: **Avrupa Birliği Siyaseti**, Çeviren: Doğançan Özsel, Adres Yayınları, 1. Baskı, Temmuz 2015.
- McGowan, Francis: “Ulaştırma Politikası”, Desmond Dinan (Der.), Çev. Hale Akay, **Avrupa Birliği Ansiklopedisi**, İkinci Cilt, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2005, s.s. 386-389.
- Milde, Michael: **International Air Law and ICAO**, Eleven International Publishing, 2016.
- Müller, Roland: “Authorities and Regulations in Aviation”, **Aviation Systems Management of the Integrated Aviation Value Chain**, Editors Andreas Wittmer, Thomas Bieger, Roland Müller, Second Edition, Springer, 2021, p.p. 305-333.
- Morrell, Peter: “Air Transport Liberalization in Europe: The Progress So Far”, **Journal of Air Transportation World Wide**, Vol. 3, No 1, 1998, (Çevrimiçi) <https://citeseerx.ist.psu.edu/document?repid=rep1&type=pdf&doi=4ff4ea061e2a1d40137cb1725467c3002946fe73>, 01.02.2022.
- Moussis, Nicholas: **Avrupa Birliği Politikalarına Giriş Rehberi**, Çev. Ahmet Fethi, İstanbul, 2004.

- OAG: Official Aviation Guide of the Airways
(Çevrimiçi) <http://analytics.oag.com/analyser-client/schedules-analyser/schedules-home>
- Özcan, Merve: “Yaptırımların Kıskaçındaki Türkiye-AB Kapsamlı Hava Taşımacılık Anlaşması’nı Yeniden Düşünmek”, **İKV Değerlendirme Notu**, Eylül 2019.
- Özenmiş, Çağdaş: **Sorularla AB Politikaları ve Türkiye Ulaştırma Politikası**, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, İstanbul, Haziran 2011.
- Öztan Ece, Hale Akay: “Yapısal Politika”, Desmond Dinan (Der.), Çev. Hale Akay, **Avrupa Birliği Ansiklopedisi**, İkinci Cilt, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2005, s. 437-438.
- Regulation (EC): No 1592/2002 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2002 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, OJ L 240, 07/09/2002, s.3. (Çevrimiçi) <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ%3AL%3A2002%3A240%3A0001%3A0021%3AEN%3APDF>, 07.07.2020.
- Rodrigue Jean-Paul: **The Geography of Transport Systems**, Fifth Edition, New York, Routledge, 2020, (Çevrimiçi) <https://transportgeography.org/contents/chapter5/air-transport/>, 02.09.2022.
- Ruwantissa, Abeyratne: The Decision of the European Court of Justice on Open Skies - How Can We Take Liberalization to the Next Level, **Journal of Air Law and Commerce**, 2003, Volume 68, s.s. 485-518, (Çevrimiçi) <https://scholar.smu.edu/jalc/vol68/iss3/2>, 03.04.2022.

Saatçioğlu, Cem,
Kaan Çelikok:

“Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası Çerçevesinde Türkiye’de Uygulanan Ulaştırma Politikalarının Değerlendirilmesi”, **İşletme ve İktisat Çalışmaları Dergisi**, Cilt 5, Sayı 2, 2017, s.s. 80-90.

Saatçioğlu, Cem:

Ulaştırma Ekonomisi Sistemler-Politikalar-Uygulamalar, Sümer Kitabevi, İstanbul, Ekim 2016.

Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları, Gazi Kitabevi, İstanbul, Ocak 2006.

Saldıraner, Yıldırım:

Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi İçin Organizasyon Yapısı Önerisi, Anadolu Üniversitesi, SHMYO, Eskişehir, 1992.

Schmitt, Dieter:
Volker Gollnick

Air Transport System, Springer-Verlag
Wien, 2016.

Servantie, Deniz:

“AB ve Türk Havacılık Politikalarının Karşılaştırmalı Analizi”, **İktisadi Kalkınma Vakfı Değerlendirme Notu** 154, 2015.

“Geçmişten Geleceğe AB Ulaştırma Politikası”, **İKV Değerlendirme Notu**, Kasım 2014.

Seyidoğlu, Halil:

Uluslararası İktisat Teori, Politika ve Uygulama, Güzem Can Yayınları No:29, 20. Baskı, İstanbul, 2015.

SHGM:

(Çevrimiçi),
<http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1-->, tarihce 20.01.2022.

SHGM:

“Türk Sivil Havacılığı Avrupa Birliği’nde...”, (Çevrimiçi)
<https://web.shgm.gov.tr/tr/haberler/1156-turk-sivil-havaciligi-avrupa-birliginde>, 13.10.2022.

- SHGM: “Türkiye Yatay Anlaşmayı Parafe Etti...”,
(Çevrimiçi)
<https://web.shgm.gov.tr/tr/haberler/1304-turkiye-yatay-anlasmayi-parafe-etti>, 10.01.2021.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü: (Çevrimiçi)
<http://web.shgm.gov.tr/tr/havacilik-isletmeleri/2063-hava-tasima-isletmeleri>, 19.09.2021.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü: Faaliyet Raporu 2021, s.s. 12-13, (Çevrimiçi)
<https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2021.pdf>, 19.09.2022.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü: Havalimanı Yer Hizmet Türleri ve Detayları Talimatları, (Çevrimiçi)
<https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat>, 20.10.2022.
- Sokullu, Ebru Canan: **Brexit Sonrası Birleşik Krallık ve AB’nin Geleceği**, “İngiltere’nin AB ile İmtihani: Siyasal Söylemlerde Avrupa-Şüpheliğin Evrimi ve Brexit”, Akademos Yayınları, Mayıs 2017, s.s. 13-34.
- Star O&D Tool: <https://star.diio.net/starod/pages/index.jsp>
- Şahbaz, Pars, Sedat Yüksel: **Avrupa Birliği'nde Demiryolu Ulaştırması Standartlar, Politikalar, Hedefler**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2006.
- Şener, Orhan Güven Terzioğlu: “Avrupa Topluluğunun Taşımacılık Politikası”, **Maliye Araştırma Merkezi Konferansları**, 2012.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı, Avrupa Birliği Başkanlığı: **Avrupa Birliği’nin Kurumları**, (Çevrimiçi)
https://www.ab.gov.tr/avrupa-birliginin-kurumlari_45641.html, 07.08.2020.

- T.C. Dışışleri Bakanlığı, AB 2022 Türkiye Raporu, (Çevrimiçi)
Avrupa Birliği Başkanlığı: https://www.ab.gov.tr/siteimages/birimler/kpb/2022_turkiye_report_tr_27.11.2022_22.05.pdf, 26.11.2022.
- T. C. Dışışleri Bakanlığı (Çevrimiçi)
Avrupa Birliği Başkanlığı: https://www.ab.gov.tr/ilerleme-raporlari_46224.html, 01.11.2022.
- T.C. Dışışleri Bakanlığı, **Katılım Ortaklığı Belgeleri**, (Çevrimiçi)
Avrupa Birliği Başkanlığı: https://www.ab.gov.tr/katilim-ortakligi-belgeleri_46226.html, 02.02.2022.
- T.C. Kalkınma Bakanlığı: On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023), Ulaştırma, **Özel İhtisas Komisyon Raporu**, Ankara 2018, s.s. 65-68, (Çevrimiçi)
<https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2020/04/UlastirmaOzelIhtisasKomisyonuRaporu.pdf>, 28.05.2022.
- T.C. Dışışleri Bakanlığı, **Ulusal Programlar**, (Çevrimiçi)
Avrupa Birliği Başkanlığı: https://www.ab.gov.tr/ulusal-programlar_46225.html, 02.02.2022.
- Topical Report, Airlines Business Models: German Aerospace Center, December 2008, (Çevrimiçi) <http://www.dlr.de/fw>, 10.10.2022
- The Guardian: ‘No doubt’ Brexit damaged UK economy, says airports boss, 21.11.2022, (Çevrimiçi)
<https://www.theguardian.com/politics/2022/nov/21/no-doubt-brexit-damaged-uk-economy-says-airports-boss>, 01.12.2022.
- The Treaty of Rome: (Çevrimiçi)
https://ec.europa.eu/archives/emu_history/documents/treaties/rometreaty2.pdf, 05.09.2021.
- Treaty on European Union: (Çevrimiçi) https://europa.eu/european-union/sites/default/files/docs/body/treaty_on_european_union_en.pdf, 07.09.2021.

- Türk Hava Kurumu: (Çevrimiçi)
https://www.thk.org.tr/turk_tayyare_cemiyeti,
17.12.2021.
- TÜSİAD: **AT ve Türkiye’de Ulaştırma Sektörü**, Yayın
No: TÜSİAD-T/88.12.121, 30.12.1988.
- TÜSİAD: **Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve
Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü**, Yayın No:
TÜSİAD-T/2007-02/431
- UK CAA: Ownership and Control Liberalisation a
discussion paper, CAP 769, October 2006, p. 1,
(Çevrimiçi)
<https://publicapps.caa.co.uk/docs/33/CAP769.pdf>,
28.11.2022.
- Ulaştırma Bakanlığı: **Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi: Hedef
2023**, Ankara, 2011.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı: (Çevrimiçi), <https://www.uab.gov.tr/tarihce>,
20.01.2022.
- Ülger, İrfan Kaya: **Avrupa Birliği’nin ABC’si**, Sinemis Yayınları,
Ankara, Kasım 2005.
- Kateryna Vodolaskova,
Ivan Borodin, Victoriya
Cherevatyuck: “European Common Aviation Area as a Way to
Aviation Liberalisation: Ukraine’s Case”,
**Advances in Economics, Business and
Management Research**, volume 188, Atlantis
Press, 2021, (Çevrimiçi) <https://www.atlantis-press.com/proceedings/bambel-21/125960337>,
10.10.2022.
- Wensveen, John G. **Air Transportation A Management
Perspective**, Sixth Edition, Ashgate, 2007.

ÖZGEÇMİŞ

Gamze Uçar 2009 yılında Sakarya Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'nden mezun olmuştur. Yüksek Lisansı'nı İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Avrupa Birliği Ana Bilim Dalı'nda 2011 yılında tamamlamıştır. 2013 yılında aynı üniversite aynı bölümde Doktora programına girmeye hak kazanmıştır. Türk Hava Yolları A.O.'da 10 yıldır görev yapmaktadır.

