

T.C.
İNÖNÜ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



AVRUPA BİRLİĞİ'NE UYUM SÜRECİNDE TÜRKİYE'DE
SİVİL HAVACILIK YÖNETİMİ

DOKTORA TEZİ

DANIŞMAN
Prof. Dr. Yusuf KARAKILÇIK

HAZIRLAYAN
Osman Nuri SUNAR

MALATYA-2021

T.C.
İNÖNÜ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
YÖNETİM BİLİMLERİ BİLİM DALI

**AVRUPA BİRLİĞİ'NE UYUM SÜRECİNDE TÜRKİYE'DE
SİVİL HAVACILIK YÖNETİMİ**

DOKTORA TEZİ

HAZIRLAYAN
Osman Nuri SUNAR

DANIŞMAN
Prof. Dr. Yusuf KARAKILÇIK

MALATYA - 2021

ONUR SÖZÜ

Sayın Prof. Dr. Yusuf KARAKILÇIK danışmanlığında hazırladığım “Avrupa Birliği’ne Uyum Sürecinde Türkiye’de Sivil Havacılık Yönetimi” başlıklı bu doktora tezinin bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın tarafımdan yazıldığını ve yararlandığım bütün kaynakların metin içinde ve kaynakçada yöntemine uygun biçimde gösterildiğini onurumla doğrularım.

Osman Nuri SUNAR

Malatya, 2021

ÖNSÖZ

“Avrupa Birliği’ne Uyum Sürecinde Türkiye’de Sivil Havacılık Yönetimi” başlıklı bu çalışmanın karar vericilere, uygulayıcılara ve yönetim alanında çalışma yapan diğer araştırmacılara yol göstermesi ve faydalı olması ümit edilmektedir. Bu doktora tezinin tüm aşamalarında ve tamamlanmasında yol gösteren ve destek olan tez danışmanım Sayın Prof. Dr. Yusuf KARAKILÇIK hocama şükranlarımı sunarım.

Tez izleme komitesinde bulunan Prof. Dr. Aydın USTA ve Dr. Öğr. Üyesi Şükrü İNAN hocalarıma ve tez jürisinde yer alan Doç. Dr. Mehmet Burhanettin COŞKUN ve Dr. Öğr. Üyesi Firdevs KOÇ BAYKARA hocalarıma teşekkür ederim. Ayrıca burada tek tek adını sayamadığım yardımlarını esirgemeyen tüm hocalarıma ve arkadaşlarıma teşekkürü bir borç bilirim.

Son olarak doktora eğitim sürecindeki sabır ve destekleri için eşim ve oğluma sonsuz teşekkür ederim...

Osman Nuri SUNAR
Malatya, 2021

AVRUPA BİRLİĞİ'NE UYUM SÜRECİNDE TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK YÖNETİMİ

Osman Nuri SUNAR

Doktora Tezi

Danışman: Prof. Dr. Yusuf KARAKILÇIK

İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Anabilim Dalı Yönetim Bilimleri Bilim Dalı

ÖZET

Türk Sivil Havacılık Sistemi'nin AB Ulaştırma ve Havacılık Politikası çerçevesinde ele alındığı bu çalışma ile Türk Sivil Havacılık Sistemi'nin AB uyum süreci açısından incelenmesi ve değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Çalışmada, AB'nin tarihsel süreçteki gelişimi ve AB-Türkiye ilişkileri genel olarak anlatılmış; sivil havacılık sistemi bağlamında AB ve Türkiye'nin ulaştırma ve havacılık politikaları ile seçilen üye ülkelerdeki sivil havacılık yapıları incelenmiştir. Elde edilen bulgular ışığında Türkiye'nin AB Sivil Havacılık Sistemi'ne uyumu konusunda değerlendirmelerde bulunulmuştur.

Nitel araştırma yöntemi ile gerçekleştirilen bu çalışma, "Türk Sivil Havacılık Sistemi'nin güvenilirliğini ve sürdürülebilir gelişimini sağlamak için Avrupa Havacılık Kuralları çerçevesinde kurumsallaşmış bir yaklaşımına ihtiyaç var mıdır?" sorusu ve buradan hareketle oluşturulan alt sorular bağlamında, literatüre ve ilgili mevzuata dayalı olarak ele alınmıştır.

Çalışmada, son dönemde, Türkiye'nin havacılık alanında uluslararası ve Avrupa Havacılık Standartları açısından önemli gelişmeler sağladığı tespit edilmiştir. Türkiye, gerek sivil havacılık sistemi ve yapıları gerekse mevcut mevzuat yapısı konusunda yapmış olduğu çalışmalar kapsamında AB üye ülkelerindekine benzer bir kurumsal yapılanma ve mevzuat bütünü genel olarak oluşturmaya çalışmaktadır. Ancak uyum sürecinde bulunan aday ülke olarak; müktesebat uyumu, altyapı olanakları ve idari kapasite gibi çeşitli konularda ortaya çıkan eksikliklerin gözden geçirilmesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Avrupa Birliği, Ortak Ulaştırma Politikası, Sivil Havacılık Sistemi, Hava Taşımacılığı, Uyum Süreci.

CIVIL AVIATION ADMINISTRATION IN TURKEY IN THE PROCESS OF HARMONIZATION WITH THE EUROPEAN UNION

Osman Nuri SUNAR

Ph.D. Thesis

Adviser: Prof. Dr. Yusuf KARAKILÇIK

Inonu University Graduate School of Social Sciences Discipline of Political Science and
Public Administration Program of Administrative Sciences

ABSTRACT

With this study, in which the Turkish Civil Aviation System is handled within the framework of the EU Transport and Aviation Policy, it is aimed to examine and evaluate the Turkish Civil Aviation System in terms of the EU harmonization process. In the study, the development of the EU in the historical process and EU-Turkey relations are generally explained; in the context of the civil aviation system, the transportation and aviation policies of the EU and Turkey and the civil aviation structures in the selected member countries have been examined. In the light of the findings obtained, evaluations were made regarding Turkey's compliance with the EU Civil Aviation System.

This study, which was carried out with the qualitative research method, was handled based on the literature and the relevant legislation in the context of the question "Is there a need for an institutionalized approach within the framework of the European Aviation Rules in order to ensure the reliability and sustainable development of the Turkish Civil Aviation System?" and the sub-questions created from this point of view.

In the study, it has been determined that Turkey recently has made important developments in the field of aviation in terms of international and European Aviation Standards. Turkey is trying to establish an institutional and general legislature structure, similar to that of the EU member states, within the scope of both the civil aviation system and structures and the current legislative structure. In addition, it was concluded that deficiencies in various issues such as alignment with the *acquis*, infrastructure facilities and administrative capacity should be reviewed.

Key Words: European Union, Common Transport Policy, Civil Aviation System, Air Transport, Harmonization Process.

AVRUPA BİRLİĞİ'NE UYUM SÜRECİNDE TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK YÖNETİMİ

Osman Nuri SUNAR

İÇİNDEKİLER

ONAY SAYFASI.....	II
ONUR SÖZÜ	III
ÖNSÖZ.....	IV
ÖZET VE ANAHTAR KELİMELER	V
ABSTRACT AND KEY WORDS	VI
İÇİNDEKİLER.....	VII
TABLolar DİZİNİ.....	XIII
ŞEKİLLER DİZİNİ	XIV
KISALTMALAR	XV

BİRİNCİ BÖLÜM

ARAŞTIRMA HAKKINDA

1. ARAŞTIRMA HAKKINDA AÇIKLAMALAR.....	1
1.1. Araştırmanın Konusu ve Önemi	1
1.2. Araştırmanın Amacı ve Soruları.....	3
1.3. Araştırmanın Yöntemi	4
1.4. Araştırmanın Sunuş Sırası	6
1.5. Araştırmanın Temel Kavramları.....	7

İKİNCİ BÖLÜM

AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE

2. TARİHSEL SÜREÇ İÇERİSİNDE AVRUPA BİRLİĞİ	8
2.1. Avrupa'da Bir Birlik Oluşturulması Fikrinin Doğuşu	8
2.2. Batı Avrupa'da Önemli Ekonomik Birleşmeler ve Antlaşmalar	10
2.2.1. Batı Avrupa'da Önemli Ekonomik Birleşmeler	11
2.2.2. Toplulukların Kurumsal Yapısını Değiştiren Antlaşmalar	13
2.3. AB'nin Kurumsal Yapılanması	16
2.3.1. Avrupa Parlamentosu	16
2.3.2. AB Konseyi	17
2.3.3. AB Bakanlar Konseyi	18
2.3.4. Avrupa Komisyonu	19
2.3.5. AB Adalet Divanı	20
2.3.6. Avrupa Sayıştayı	21
2.3.7. Avrupa Denetçiliği (Ombudsman)	22
2.3.8. AB'nin Diğer Yönetmel Kurumları	23
2.3.9. AB'nin Mali Kurumları	25
2.3.10. Diğer AB Kuruluşları ve Ajanslar	27
2.4. AB'nin Temel Değerleri, Amaçları ve Ortak Politikaları	29
2.4.1. AB'nin Temel Değerleri ve Amaçları	30
2.4.2. AB'nin Ortak Politikaları	31
3. AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE İLİŞKİLERİ	37
3.1. Ortaklık Başvurusu ve Ankara Anlaşması	38
3.2. Katma Protokol ve Geçiş Dönemi	40
3.3. Tam Üyelik Başvurusu ve Gümrük Birliği	41

3.4. AB'nin Genişleme Süreci ve Türkiye.....	43
3.5. AB-Türkiye Ortaklık İlişkisinin Kurumsal Yapısı	46
3.6. Avrupa Birliği Eşgüdüm Kurulu (ABEK).....	48
3.7. AB Uyumuna İlişkin Belgeler ve İlerleme Raporları	48

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SİVİL HAVACILIK SİSTEMİ BAĞLAMINDA AB VE TÜRKİYE

4. SİVİL HAVACILIK SİSTEMİ VE SİSTEMİN ULUSLARARASI YAPISI.....	51
4.1. Havacılık Olgusu	51
4.2. Havacılıkta Sistem Yaklaşımı ve Sivil Havacılık Faaliyetleri	53
4.3. Hava Taşımacılığı Sistemi.....	54
4.4. Sivil Havacılık Sistemine Yönelik Uluslararası Yasal Düzenlemeler.....	56
4.4.1. Paris Sözleşmesi.....	56
4.4.2. Madrid Sözleşmesi	57
4.4.3. Havana Sözleşmesi.....	57
4.4.4. Varşova Sözleşmesi.....	57
4.4.5. Montreal Sözleşmesi	58
4.4.6. Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Şikago Sözleşmesi).....	59
4.5. Sivil Havacılık Faaliyetlerini Düzenleyen Uluslararası Kuruluşlar	61
4.5.1. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO).....	61
4.5.2. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA).....	64
4.5.3. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC).....	65
4.5.4. Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL)	66
4.5.5. Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA)	69

5. AB ULAŞTIRMA VE HAVACILIK POLİTİKASI	75
5.1. AB Ulaştırma Politikası.....	76
5.2. AB Ulaşım Sistemleri.....	79
5.3. AB Havacılık Politikası.....	80
6. AB'YE ÜYE ÜLKELERDE SİVİL HAVACILIK SİSTEMİ	84
6.1. Almanya'da Sivil Havacılık Sistemi	84
6.2. Birleşik Krallık'ta Sivil Havacılık Sistemi.....	94
6.3. Bulgaristan'da Sivil Havacılık Sistemi.....	101
6.4. Fransa'da Sivil Havacılık Sistemi	108
6.5. Hırvatistan'da Sivil Havacılık Sistemi	114
6.6. Romanya'da Sivil Havacılık Sistemi.....	123
7. TÜRKİYE'DE ULAŞTIRMA VE HAVACILIK POLİTİKASI	131
7.1. Türkiye'de Ulaştırma Politikası.....	131
7.2. Türkiye'de Ulaşım Sistemleri.....	134
7.3. Türkiye'de Havacılık Politikası.....	140
8. TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIK SİSTEMİ	145
8.1. Türkiye'de Sivil Havacılık Sistemine Yönelik Yasal Düzenlemeler	145
8.1.1. Kanunlar	145
8.1.2. Yönetmelikler ve Diğer Düzenlemeler	146
8.2. Türkiye'nin Sivil Havacılık Alanında Uluslararası Yükümlülükleri.....	148
8.3. Türkiye'de Sivil Havacılık Sistemini Düzenleyen Kuruluşlar ve SHGM.....	149
8.3.1. Türkiye'de Sivil Havacılık Sistemini Düzenleyen Kuruluşlar.....	150
8.3.1.1. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.....	150
8.3.1.2. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ)	152
8.3.1.3. Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü.....	154

8.3.1.4. Meteoroloji Genel Müdürlüğü.....	154
8.3.1.5. Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı.....	155
8.3.2. Türk Sivil Havacılık Otoritesi SHGM	157
8.3.2.1. SHGM'nin Yönetim Yapısı.....	158
8.3.2.2. SHGM'nin Görev ve Yetkileri	160

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE VE AB SİVİL HAVACILIK SİSTEMLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI VE UYUMU

9. TÜRKİYE VE AB SİVİL HAVACILIK SİSTEMLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI.....	162
9.1. Sivil Havacılık Politikaları Açısından Karşılaştırma.....	162
9.2. Sivil Havacılık Kurumlarının Yapı ve İşlevleri Açısından Karşılaştırma	165
10. TÜRK SİVİL HAVACILIK SİSTEMİ'NİN AB'YE UYUMU	171
10.1. AB Uyumuna İlişkin Belgeler	171
10.1.1. Katılım Ortaklığı Belgeleri.....	171
10.1.2. Ulusal Programlar	173
10.1.3. İlerleme Raporları	176
10.1.4. Diğer Belgeler	183
10.2. Türk Sivil Havacılık Sistemi'nin AB Uyumuna Yönelik Değerlendirmeler.....	185

BEŞİNCİ BÖLÜM

GENEL DEĞERLENDİRME

11. BULGULAR, ÖNERİLER VE GENEL SONUÇ.....	197
11.1. Bulgular ve Öneriler	197
11.2. Genel Sonuç	213
KAYNAKÇA.....	215

EKLER	254
EK-1. Ulusal Programlar	254
EK-2. İlerleme Raporları	267
EK-3. Türkiye Trafından Hazırlanan İlerleme Raporları ve Ulusal Eylem Planı	281



TABLolar DİZİNİ

Tablo 7.1. 2003-2019 Yılları Havacılık Sektöründeki Değişim.....	144
Tablo 8.1. Havacılık Alanında Türkiye'nin İlişkide Olduğu Uluslararası Kuruluşlar	148
Tablo 8.2. Havacılık Alanında Türkiye'nin Üyesi Olduğu Uluslararası Kuruluşlar	149



ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 4.1. EASA Örgüt Yapısı.....	72
Şekil 4.2. EASA Baş Mühendislik Teknik Koordinasyon ve Hiyerarşik Yapı.....	74
Şekil 6.1. Almanya Sivil Havacılık Kurumu Örgüt Yapısı	89
Şekil 6.2. Birleşik Krallık Sivil Havacılık Kurumu Örgüt Yapısı.....	99
Şekil 6.3. Bulgaristan Sivil Havacılık Kurumu Örgüt Yapısı	104
Şekil 6.4. Fransa Sivil Havacılık Kurumu Örgüt Yapısı	114
Şekil 6.5. Hırvatistan Cumhuriyeti'nde Sivil Havacılıktan Sorumlu Kuruluşlar	116
Şekil 6.6. Hırvatistan Sivil Havacılık Kurumu Örgüt Yapısı	119
Şekil 6.7. Romanya Sivil Havacılık Kurumu Örgüt Yapısı	128
Şekil 8.1. Havacılık Mevzuatlarının Hiyerarşik Norm Yapısı	147
Şekil 8.2. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Merkez ve Taşra Teşkilatı Yapısı.....	151
Şekil 8.3. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bağlı, İlgili ve İlişkili Kurum/Kuruluşlar Yapısı..	152
Şekil 8.4. SHGM Örgüt Yapısı.....	159

KISALTMALAR

AACR	Autoritatea Aeronautica Civila Romana (Romanya Sivil Havacılık Otoritesi)
AAET	Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu
AASI	Air Safety Support International
AB	Avrupa Birliği
ABAD	Avrupa Birliği Adalet Divanı
ABB	Avrupa Birliği Başkanlığı
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ABEK	Avrupa Birliği Eşgüdüm Kurulu
ACI	Airports Council International (Uluslararası Havalimanları Konseyi)
ABGS	Avrupa Birliği Genel Sekreterliği
AET	Avrupa Ekonomik Topluluğu
AIAS	Autoritatea de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile (Sivil Havacılık Emniyeti Soruşturma ve Analiz Merkezi)
AIMKC	Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu Constanța (Mihail Kogălniceanu Köstence Uluslararası Havaalanı Ulusal Şirketi)
AIN	Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (Hava, Deniz ve Demiryolu Kaza Araştırma Ajansı)
AKÇT	Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu
AMBS	Avrupa Merkez Bankaları Sistemi
ANS	Air Navigation Service (Hava Seyrüsefer Hizmeti)
AP	Avrupa Parlamentosu
AR	Aeroclubul României (Romanya Hava Klübü)
Ar-Ge	Araştırma ve Geliştirme
ASSI	Air Safety Support International (Uluslararası Hava Güvenliği Desteği)
AT	Avrupa Topluluğu
ATC	Air Traffic Control (Hava Trafik Kontrol)
ATM	Air Traffic Management (Hava Trafik Yönetimi)
ATOL	Air Travel Organisers' Licensing (Hava Seyahat Organizatörleri Lisanslama)
AYGM	Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğu

BAF	Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (Federal Hava Trafik Kontrol Kurumu)
BEBKA	Bursa Eskişehir Bilecik Kalkınma Ajansı
BFU	Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (Federal Uçak Kaza Bürosu)
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Federal Ulaştırma ve Dijital Altyapı Bakanlığı)
BULATSA	BULgarian Air Traffic Services Authority (Bulgar Hava Trafik Hizmetleri Kurumu)
CAA	Civil Aviation Authority (Sivil Havacılık Otoritesi)
CCAA	Croatian Civil Aviation Agency (Hırvat Sivil Havacılık Ajansı)
CEF	Connecting Europe Facility (Avrupa'yı Birleştirme Mekanizması)
CFSP	Common Foreign and Security Policy (Ortak Dış ve Güvenlik Politikası)
CJEU	Court of Justice of the European Union
CNS	Communications, Navigation and Surveillance (İletişim, Seyrüsefer ve Gözetleme)
CoR	Committee of the Regions-CoR (Bölgeler Komitesi)
CPG	Consumer Protection Group (Tüketiciyi Koruma Grubu)
ÇEP	Çevre Eylem Programları
DFS	Deutschen Flugsicherung GmbH (Alman Hava Seyrüsefer Hizmetleri)
DfT	Department for Transport (Ulaştırma Bakanlığı)
DG CAA	Directorate General Civil Aviation Administration (Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdürlüğü)
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü)
DHMİ	Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
DHYİUM	Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü
DLH	Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
DSNA	Direction des Services de la Navigation Aérienne (Hava Seyrüsefer Hizmetleri Müdürlüğü)
DTA	Direction du Transport Aérien (Hava Taşımacılığı Müdürlüğü)
DTM	Dış Ticaret Müsteşarlığı

DWD	Deutscher Wetterdienst (Alman Hava Durumu Servisi)
EASA	European Union Aviation Safety Agency (Avrupa Birliği Havacılık Emniyeti Ajansı)
EC	European Commission
ECA	European Court of Auditors
ECAC	European Civil Aviation Conference (Avrupa Sivil Havacılık Konferansı)
ECB	European Central Bank (Avrupa Merkez Bankası)
EDC	European Defence Community (Avrupa Savunma Topluluğu)
EESC	European Economic and Social Committee (Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komitesi)
EIB	European Investment Bank (Avrupa Yatırım Bankası)
ERDF	European Regional Development Fund (Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu)
EU	European Union (Avrupa Birliği)
EURATOM	European Atomic Energy Community (Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu)
EUROCONTROL	European Organisation for the Safety of Air Navigation (Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı)
FAA	Federal Aviation Administration (Federal Havacılık İdaresi)
GKRY	Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
GNSS	Global Navigation Satellite System (Küresel Navigasyon Uydu Sistemi)
GSYİH	Gayri Safi Milli Hasıla
HACZ	Hrvatske Agencije za Civilno Zrakoplovstvo (Hırvat Sivil Havacılık Dairesi)
HKZP	Hrvatska Kontrola Zracne Plovidbe (Hırvat Hava Seyrüsefer Hizmetleri Şirketi)
HM	Her Majesty's Government (Majestelerinin Hükümeti)
IATA	International Air Transport Association (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği)
ICAN	International Commission for Air Navigation (Hava Seyrüseferi için Uluslararası Komisyon)
ICAO	International Civil Aviation Organization (Uluslararası Sivil Havacılık

	Örgütü)
İHA	İnsansız Hava Aracı
İKV	İktisadi Kalkınma Vakfı
JAA	Joint Aviation Authorities (Birleşik Havacılık Otoriteleri)
JAR	Joint Aviation Regulation (Ortak Havacılık Düzenlemesi)
KHK	Kanun Hükmünde Kararname
KHK	Kanun Hükmünde Kararname
KOB	Katılım Ortaklığı Belgesi
LBA	Luftfahrt-Bundesamt (Federal Havacılık Ofisi)
MBS	Mevzuat Bilgi Sistemi
MPPI	Ministarstvo Pomorstva, Prometa i Infrastrukture (Denizcilik, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı)
MTES	Ministère de la Transition Écologique et Solidaire (Ekolojik ve Kapsayıcı Geçiş Bakanlığı)
MTIC	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor (Ulaştırma, Altyapı ve Haberleşme Bakanlığı)
MTITC	Ministry of Transport, Information Technology and Communications (Ulaştırma, Bilgi Teknolojisi ve Haberleşme Bakanlığı)
NATO	North Atlantic Treaty Organization (Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü)
NSA	National Supervisory Authority (Ulusal Denetim Otoritesi)
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development (Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı)
OEEC	Committee of European Economic Co-operation (Avrupa Ekonomik İşbirliği Örgütü)
OUP	Ortak Ulaştırma Politikası
ROMATSA	Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian (Romanya Hava Trafik Hizmetleri İdaresi)
RPG	Regulatory Policy Group (Politika Düzenleme Grubu)
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft Programme (Yabancı Hava Aracı Emniyet Değerlendirmesi Programı)
SARG	Safety and Airspace Regulation Group (Emniyet ve Hava Sahası Düzenleme Grubu)

SES	Single European Sky (Tek Avrupa Hava Sahası)
SESAR	The Single European Sky ATM (Air Traffic Management) Research (Tek Avrupa Hava Sahası Hava Trafik Yönetimi Projesi)
SFT	Sofia Flight Training (Hava Taşımacılığı Enstitüsü)
SHGM	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SMS	Safety Management System (Emniyet Yönetim Sistemi)
SSAvC	Scoala Superioara de Aviatie Civila (Sivil Havacılık Yüksek Okulu)
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
SSP	State Safety Programme (Devlet Güvenlik Programı)
TAROM	Compania Nationala de Transporturi Aeriene Romane (Romanya Ulusal Hava Taşımacılığı Şirketi: Romanya Ulusal Hava Taşımacılığı Şirketi)
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
T.C.	Türkiye Cumhuriyeti
TDK	Türk Dil Kurumu
TEN-T	Trans-European Transport Network (Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı)
THY	Türk Hava Yolları
UDHB	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
UEİM	Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi
UB	Ulaştırma Bakanlığı
UK	United Kingdom (Birleşik Krallık)
UP	Ulusal Program
WEU	Western European Union (Batı Avrupa Birliği)

BİRİNCİ BÖLÜM

ARAŞTIRMA HAKKINDA

1. ARAŞTIRMA HAKKINDA AÇIKLAMALAR

Çalışmanın bu bölümünde araştırmanın konusu ve önemi, araştırmanın amacı ve soruları, araştırmanın yöntemi, araştırmanın sunuş sırası ve araştırmanın temel kavramları hakkında bilgiler sunulmuştur.

1.1. Araştırmanın Konusu ve Önemi

Yüzyıllardan beri insanoğlunun en büyük hayallerinden biri olan “uçmak”, bilim ve teknolojiye sağlanan büyük gelişmeler sonucunda ancak son yüzyılda gerçekleştirilebilmiş ve medeniyetin geldiği son noktada, bir hayalin ötesinde günlük yaşamın bir parçası olmuştur. Günümüz dünyasında her gün binlerce hava aracı uçmaktadır. Genel anlamda hava araçlarıyla uçmak ya da uçmak için gerekli olan makinelerin tasarımı ve bakımıyla uğraşmak şeklinde tanımlanabilen havacılık ise hava araçları ile ilgili eylemleri, endüstrileri ve kurumları kapsayan faaliyetler olup bunlar, uçmanın bilimsel ve sanatsal yönü olarak nitelendirilebilir.

Türkiye’de ilk havacılık faaliyetleri, bugünkü Atatürk Hava Limanı’nın yakınında bulunan Sefaköy’de, tesis olarak iki hangarın bulunduğu küçük bir meydana, 1912 yılında başlamıştır. Atatürk’ün gelecek için yol gösterici nitelikte olan “*İstikbal Göklerde*” sözü doğrultusunda 1925 yılında kurulmuş olan ve sonraki yıllarda Türk Hava Kurumu olarak adlandırılan Türk Tayyare Cemiyetiyle Türk Sivil Havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır. İlk sivil hava taşımacılığı 1933 yılında, 5 uçaklık küçük bir filo olan “Türk Hava Postaları” adı ile gerçekleştirilmiş ve Cumhuriyetin kuruluşunun 10. yılında, Millî Savunma Bakanlığına bağlı olarak kurulan “Havayolları Devlet İşletme İdaresi” Türkiye’de sivil hava yolları kurmak ve hava taşımacılığı yapmak üzere görevlendirilmiştir. Dünyada, çok kısa sayılabilecek bir zaman aralığında, teknolojinin de etkisiyle sivil havacılık alanında hızlı ve büyük gelişmeler sağlanmış, bu kapsamda ulusal çıkarların korunması, uluslararası ilişkilerin düzenli bir şekilde yürütülebilmesi ve bu alanın uygun şekilde denetlenebilmesi amacıyla 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde “Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı” kurulmuştur. Bu Kurum, 1987 yılında

“Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)” olarak günün koşullarına uygun şekilde yeniden teşkilatlandırılmıştır (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü [SHGM], 2009: 17).

Günümüzde, Türkiye’deki havacılık faaliyetleri, 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve bu Kanun kapsamında yayımlanmış idari ve teknik yönetmelikler ile havacılık talimatları çerçevesinde yürütülmektedir (SHGM, 2018a). SHGM, havacılık sektörünün düzenli, verimli ve güvenli işleyebilmesi için ülke içindeki tüm sivil havacılık faaliyetlerinin planlanmasından, eş güdümünden ve denetiminden sorumludur. SHGM, sivil havacılık alanındaki her türlü faaliyeti ulusal çıkarlara ve uluslararası ilişkilere uygun bir şekilde düzenlemek ve esaslarını belirlemekle yükümlüdür (Devlet Planlama Teşkilatı [DPT], 2012: 24).

Önemli teknolojik üstünlüklerin var olduğu ve standartların uygulandığı havacılık faaliyetleri, tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de üst seviyede devlet denetimine sahiptir. Hemen hemen her ülkede havacılık faaliyetlerini düzenleyen kurum ve kuruluşlar mevcut olup gerekli düzenleme ve denetimler bu kurum ve kuruluşlar tarafından yapılmaktadır. Ancak, doğası gereği uluslararası bir nitelik taşıyan havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesinde ulusal kuralların her zaman tek başına yeterli olmaması nedeniyle, bu faaliyetleri düzenlemek için bölgesel ve küresel düzeyde birçok uluslararası kurum ve kuruluş oluşturulmuş; havacılık faaliyetleri, uluslararası düzenlemelere ve birlikteliklere konu olmuştur.

Türkiye’nin aday üye statüsünde ve uyum süreci içerisinde bulunduğu, sosyo-ekonomik gelişmeyi ve barışı sağlamayı amaç edinmiş ve bugün üye ülke sayısı 27’ye ulaşmış (European Union [EU], 2020), uluslararası bir kuruluş olan Avrupa Birliği (AB), özgün bir yapı içinde faaliyet göstermekte olup Birlik, amaçları doğrultusunda faaliyet gösteren çeşitli kurumlara sahiptir. Bunlar, Topluluğun temel yapısını teşkil eden Avrupa Parlamentosu, Konsey, Komisyon, Avrupa Toplulukları Adalet Divanı, Sayıştay ve danişsal rol üstlenen Ekonomik ve Sosyal Komite ile Bölgesel Komitesinin yanı sıra, Avrupa Merkez Bankası, Avrupa Yatırım Bankası, Avrupa Ombudsmanı ve Topluluk Ajansları gibi yardımcı kurumlardır (Dış Ticaret Müsteşarlığı [DTM], 2007: 15). Topluluk Ajanslarından biri olan Avrupa Birliği Havacılık Emniyeti Ajansı (*European Union Aviation Safety Agency-EASA*), AB üye ülkelerinin oluşturduğu sivil havacılık

kurumudur. EASA, havacılık faaliyetlerine yönelik kurulmuş bir otorite olarak, hava aracı, uçuş, üretim ve denetim ile ilgili mevzuatların oluşturulması ve uygulanması konusunda yetkili olup uçuş ve yer emniyetini sağlamaktan sorumludur (SHGM, 2018b).

Son dönemde EASA ve SHGM arasında yapılan protokoller ile Türkiye’de standardizasyon denetimleri yapılmakta ve AB uyum politikası çerçevesinde EASA kuralları yakından takip edilmektedir (SHGM, 2014: 52). Bu bağlamda SHGM’nin EASA’ya tam uyumu açısından 2014 yılında başlatılan AB Eşleştirme¹ (*Twinning*) Projesi, Nisan 2014-Mart 2015 ile Mart 2016-Temmuz 2017 dönemlerinde, iki aşama halinde uygulanmıştır. Bu proje kapsamında idari ve kurumsal yapıyı güçlendirmeye yönelik çalışmalar ve yasal düzenlemeler yapılmıştır (SHGM, 2018c).

Türkiye’nin AB’ye üye olma girişiminin, ülke genelinde neredeyse tüm alanlarda AB değerleri çerçevesinde gerçekleştirilecek bir dönüşümü zorunlu kıldığı, Türk Kamu Yönetimi’nde önemli değişikliklerin yaşandığı ve sivil havacılık faaliyetleri açısından birçok gelişmenin gerçekleştiği bu dönemde, Türk Sivil Havacılık Sistemi’ni, AB uyum süreci ve AB Ulaştırma Politikası çerçevesinde ele alan bu araştırmanın, yukarıda belirtilen tüm alanlara katkı sağlayacağı ve bu anlamda önemli olduğu; ayrıca araştırmanın, Türkiye’de uygulanan havacılık standartlarının ve uygulamalarının geliştirilmesine yardımcı olacağı düşünülmektedir.

1.2. Araştırmanın Amacı ve Soruları

Nitel araştırma yöntemi temel alınarak ikincil veri kaynakları üzerinden gerçekleştirilen bu çalışmada, Türkiye’de sivil havacılık sisteminin AB’ye uyumu konusunda oluşturulması gereken politikalar ve alınması gereken kararlara yönelik stratejilerin ortaya konulması hedeflenmiştir. Bu bağlamda araştırma ile Türk Sivil Havacılık Sistemi’ni Türkiye’nin AB üyelik süreci ve AB Ulaştırma Politikası çerçevesinde incelemek, AB üye ülke sivil havacılık sistemleri ile karşılaştırmalarda

¹ Eşleştirme mekanizması; AB mevzuatını etkin ve etkili bir şekilde uygulayan üye devlet kamu kurumu ile bu seviyeye ulaşması hedeflenen faydalanıcı ülke kurumunun “eşleşmesi”dir. Burada uzun vadeli ve geniş kapsamlı bir kurumsal yapılanma öngörülmektedir (Avrupa Birliği Başkanlığı [ABB], 2018a).

bulunarak uyum düzeyini anlamak ve bu politikaya uygun bir yönetim yaklaşımının oluşturulmasına katkı sağlamak amaçlanmıştır.

Türk Sivil Havacılık Sistemi'nin, AB üyelik süreci ve AB Ulaştırma Politikası bağlamında incelendiği ve bu politikaya uygun bir yaklaşımın geliştirilmesi için çalışmaların yapıldığı bu araştırmada, araştırmanın temel sorusu: "Türk Sivil Havacılık Sistemi'nin güvenilirliğini ve sürdürülebilir gelişimini sağlamak için Avrupa Havacılık Kuralları çerçevesinde kurumsallaşmış bir yaklaşımına ihtiyaç var mıdır?" şeklindedir.

Çalışmanın temel sorusu ile bağlantılı olarak belirlenen alt sorular ise şunlardır:

- AB Ulaştırma Politikası ve onun alt sektörü olan Hava Taşımacılığı Politikası ile amaçlanan nedir?
- AB'ye üye ülkelerde faaliyet gösteren sivil havacılık otoritelerinin idari yapıları bakımından nasıl bir tablo mevcuttur?
- Türk Sivil Havacılık Otoritesi (SHGM) nasıl bir yapıda ve mevzuat düzeninde faaliyet göstermektedir?
- Türkiye'nin AB uyum sürecinde, sivil havacılık alanına yönelik yapılması gereken çalışmalar nelerdir?
- Türkiye'nin AB uyum sürecinde, sivil havacılık alanına yönelik yapılan çalışmalar nelerdir?
- Türkiye'de sivil havacılık alanında yapılan çalışmalar uyum açısından yeterli midir?
- Avrupa Havacılık Kuralları çerçevesinde kurumsallaşmış bir sivil havacılık sistemi Türkiye'ye ne katkı sağlar?

Bu araştırma, yetkili otorite ve karar vericilere bilgi sağlama açısından yapılan bir çalışma olarak da kabul edilebilir.

1.3. Araştırmanın Yöntemi

Yöntem açısından, genel hatlarıyla, literatüre ve ilgili mevzuata dayalı olarak yönetim bilimi disiplini içerisinde politika analizi yaklaşımıyla yürütülen bu araştırma, AB'ye üye ülkelerin ve Türk sivil havacılık sistemlerinin değerlendirilmesi açısından

karşılaştırılmalı, uyuma yönelik öneriler sunması açısından ise çözümsel bir yaklaşım ile ele alınmıştır. Araştırmada, AB ve Türkiye'nin ulaştırma ve hava taşımacılığı politikaları ile sivil havacılık sistemleri, sivil havacılık sisteminin uluslararası yapısı göz önünde bulundurularak, kendi koşulları içerisinde tanımlanmış, karşılaştırmalarda bulunulmuş ve uyuma yönelik yapılabileceklere ilişkin sonuçlara ulaşılmaya çalışılmıştır.

Bu çerçevede; konuyla ilgisi bulunan yerli ve yabancı kitaplar, dergiler, makaleler, araştırma tezleri, ilgili yasal düzenlemeler (*yasa, tüzük, yönetmelik, genelge, yönerge vb.*), ilgili kurum ve kuruluşlara ait belgeler, raporlar ve istatistikler gibi yazılı kaynaklar derinlemesine incelenmiştir. Elektronik ortamda kaynak taraması yapılarak araştırmaya katkı sağlayacak bilgiler toplanmış ayrıca araştırmacının kendi gözlem, deneyim ve birikimleri de bu süreçte kullanılmıştır. Elde edilen bilgi ve bulgular istatistiksel araç, çizelge ve dizelgeler kullanılarak işlenmiş ve yorumlanmıştır. Karşılaştırmalı çözümlenmelerle farklılık ve benzerlikler ortaya konarak uyuma yönelik uygulanabilir çözüm önerileri geliştirilmeye çalışılmıştır.

Araştırma, güncel bir olguyu kendi gerçek yaşam çerçevesi (*içeriği*) içinde çalışan; olgu ve içinde bulunduğu içerik arasındaki sınırların kesin hatlarıyla belirgin olmadığı ve birden fazla kanıt ve veri kaynağının mevcut olduğu durumlarda kullanılan, görgül bir araştırma yöntemi (Yıldırım ve Şimşek, 2013: 313) olan durum çalışması olarak tasarlanmıştır. Durum çalışması olarak tasarlanmış olan ve nitel araştırma özelliği taşıyan bu çalışmada elde edilen veriler doküman incelemesi tekniğiyle toplanmıştır.

Doküman incelemesi, araştırılması hedeflenen olgu ve olaylar ile ilgili bilgi içeren yazılı materyallerin analizini kapsar. Nitel araştırmada doğrudan gözlem ve görüşmenin olanaklı olmadığı durumlarda veya araştırmacının geçerliliğini arttırmak amacıyla, görüşme ve gözlem yöntemlerinin yanı sıra, çalışılan araştırma problemiyle ilişkili yazılı ve görsel gereçler de araştırmaya dahil edilebilir. Doküman incelemesi ya da analizi tek başına bir araştırma yöntemi olabileceği gibi, diğer nitel yöntemlerin kullanıldığı durumlarda ek bilgi kaynağı olarak da işe yarayabilir. Dokümanlar, nitel araştırmalarda etkili bir şekilde kullanılması gereken önemli bilgi kaynakları olup, araştırmacı, ihtiyacı olan veriyi gözlem veya görüşme yapmaya gerek kalmadan elde edebilir (Yıldırım ve Şimşek, 2013: 217-218).

Bu araştırmada, AB ve Türkiye'nin ulaştırma ve hava taşımacılığı politikaları ile sivil havacılık sistemlerine yönelik alanyazın incelemesi yapılmıştır. Alanyazın incelemesinin ardından araştırmanın amacına yönelik yayınlar, raporlar, karar metinleri, planlar ilgili kurum ve kuruluşlara ait belgelerin analiz edilmesine karar verilmiştir. AB Ulaştırma ve Hava Taşımacılığı Politikası ile ye ülkelerin sivil havacılık sistemlerine yönelik dokümanları AB resmî kurumlarının internet ortamları ile AB Bilgi ve Dokümantasyon Merkezleri aracılığıyla ulaşılan kaynaklardan; Türkiye'nin ulaştırma, hava taşımacılığı ve sivil havacılık sistemine yönelik dokümanlarına ise ilgili kurum ve kuruluşların yayınları ile internet ortamındaki belgelerinden ulaşılmıştır.

AB ve Türkiye'nin ulaştırma ve hava taşımacılığı politikaları ile sivil havacılık sistemlerine ilişkin verilerin güvenilirliğinin sağlanması amacıyla, dokümanlar aralarındaki tutarlılık açısından elden geçirilmiş ve güvenilir olmayan dokümanlar inceleme kapsamının dışında bırakılmıştır. Araştırma, AB ve Türkiye'nin ulaştırma ve hava taşımacılığı politikaları ile sivil havacılık sistemlerine ilişkin resmi kurum ve kuruluşlarının yayınları, planları ve aldığı kararlara yönelik dokümanları ile sınırlandırılmıştır.

1.4. Araştırmanın Sunuş Sırası

Bu alışma beş bölümden oluşmaktadır. Araştırmanın birinci bölümünde çalışmanın konusu ve önemi, amacı ve soruları, yöntemi, sunuş sırası ve temel kavramları açıklanmıştır. İkinci blmde AB'nin tarihsel süreçteki gelişimi ve AB ile Türkiye ilişkileri konu alınmıştır. nc blmde genel olarak sivil havacılık sistemi ve sistemin uluslararası yapısı yanında AB-Türkiye ulaştırma ve havacılık politikaları ile AB ve Türkiye'nin sivil havacılık sistemleri incelenmiştir. Dördüncü blmde Türkiye ve AB'de mevcut sivil havacılık sistemlerinin karşılaştırması yapılarak AB uyumuna ilişkin belgeler üzerinden Türk Sivil Havacılık Sistemi'nin AB'ye uyumu hakkında değerlendirmeler yapılmıştır. Beşinci ve son blmde ise araştırmaya yönelik bulgular ve öneriler ile genel sonuç sunulmuştur.

1.5. Araştırmanın Temel Kavramları

Avrupa Birliği: 1958 yılında Belçika, Almanya, Fransa, İtalya, Lüksemburg ve Hollanda arasında kurulan ve bugün 27 üye ülkeden oluşan ve toprakları Avrupa kıtasının büyük bir kısmını kapsayan siyasi ve ekonomik bir örgütlenmedir (EU, 2018a; EU, 2020).

Ortak Ulaştırma Politikası: Üye ülkeler için son derece önemli ve kapsamlı bir politika alanı olup temel hedefi, toplumun ekonomik, sosyal ve çevresel ihtiyaçlarına yanıt vermenin yanı sıra bütünleşmiş ve rekabetçi bir ulaştırma sistemi kurmaktır (Servantie, 2014: 3).

Havacılık Sistemi: Yolcu ve yük taşımaya yönelik birbiri ile ilişkili birimlerin meydana getirdiği; hava yolu işletmeciliği, hava seyrüsefer ve hava trafik kontrol hizmetleri, yer ve ikram hizmetleri, eğitim, bakım, ilgili alt ve üst yapılar ve diğer havacılık faaliyetleri ile bunların uluslararası kurallara uygun olarak yönetimi ve denetimiyle ilgili tüm faaliyetlerdir (DPT, 2001: 1).

Hava Taşımacılığı: Ulaşım sektörünün önemli bir alt parçası olan ve insanların, yükün ve postanın yer ve zaman faydası sağlayacak şekilde, bir hava aracı ile havadan yer değiştirmesidir (Gerede, 2002: 3'ten aktaran; SHGM, 2015: 3).

Katılım Müzakereleri Süreci: Her aday ülkenin AB müktesebatını ne kadar sürede ve hangi düzenleme ile kabul edip, yürürlüğe koyacağıının ve uygulamayı ne şekilde yapacağıının belirlendiği süreçtir (Avrupa Birliği Başkanlığı [ABB], 2021).

İKİNCİ BÖLÜM AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE

2. TARİHSEL SÜREÇ İÇERİSİNDE AVRUPA BİRLİĞİ

Avrupa Birliği (AB), 1958 yılında Belçika, Almanya, Fransa, İtalya, Lüksemburg ve Hollanda arasında kurulan (EU, 2018a), bugün 27 üye ülkeden oluşan (EU, 2020) ve toprakları Avrupa kıtasının büyük bir kısmını kapsayan siyasi ve ekonomik bir örgütlenmedir. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ekonomik iş birliğini arttırmak anlamında atılan ilk adımlar, aslında, bu ülkelerin ekonomik olarak birbirine bağımlı olmalarını sağlayarak ileride oluşabilecek bir çatışmayı önleme olasılığı üzerinedir. Bu altı ülke arasındaki ekonomik iş birliğini arttıran Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET), o dönemden bu yana, yeni üyelerin katılımlarıyla boyut olarak büyümüş, gelişmeye ve genişlemeye devam etmektedir (EU, 2018a). AB, günümüzde ekonomik, siyasi ve sosyal yönüyle; insan hakları, temsili demokrasi ve bunlarla bağlantılı olan hukuk devletini güçlendirme hedeflerine yönelen, hukukun üstünlüğünü gözetilen devasa bir birliktir (Özdemir ve Çiftlikçi, 2015: 123). Aşağıdaki başlıklarda AB'nin tarihsel süreç içerisindeki gelişimi, kurumsal yapılanması, temel değerleri, amaçları ve ortak politikaları genel olarak açıklanmıştır.

2.1. Avrupa'da Bir Birlik Oluşturulması Fikrinin Doğuşu

Etimolojik olarak Sami dillerinde “aşağı gitme, batma” anlamına gelen “erebü” veya Fenike dilinde “akşam, batı” anlamına gelen “erep” sözcüklerinden türediği kabul edilen (Karluk, 2014: 1) ve Fenikelilerden Yunanlılara geçen Avrupa (*Europa*) kelimesi, Yunanca'da Europa olmuştur (Özey, 2009: 1). Yunanlı tarihçi Herodot, dünyanın Avrupa, Asya ve Libya (*Afrika*) adında üç kıtadan oluştuğunu yazmış; VIII. yüzyıldan itibaren, Latin ve Cermen etkisinde bulunan bölge için Avrupa tabiri kullanılmaya başlanmıştır. Charlemagne döneminde Avrupa tabiri, Doğu Roma ve İslam hakimiyeti altında olmayan kıta topraklarını tanımlamak için kullanılmıştır (Erhan, 2013: 3).

Dünyanın yedi kıtasından biri olan Avrupa, kuzey yarımkürede, 36° 23' ile 71° 10' kuzey enlemleri; 60° doğu ile 9° 29' batı boylamları arasında yer almaktadır. Asya'nın

batısında, Afrika'nın kuzeyinde, Atlantik Okyanusu'nun doğusunda bulunan Kıta'nın, kuzeyini Arktik Okyanus, doğusunu Asya Kıtası, güneyini Akdeniz, batısını da Atlas Okyanusu sarmaktadır (Yetişgin, 2014: 1). Avrupa kıtası, güneyinde bulunan Afrika kıtasına olan yakınlığı Cebelitarık boğazı 14 km, Sicilya boğazı 140 km iken güneydoğusunda bulunan Ön-Asya'ya olan yakınlığı ise İstanbul boğazı 0,7 km, Çanakkale boğazı 1,3 km'dir (Özey, 2009: 1). Kıta Avrupası'na ek İngiltere, İrlanda, İzlanda, Malta, Sicilya, Girit, Kıbrıs ve Ege Adaları gibi Akdeniz ve Atlas Okyanusu adaları siyasi, sosyal ve kültürel olarak Avrupa içerisinde kabul edilmektedir (Yetişgin, 2014: 1). Harita üzerinde yaklaşık olarak 35 ile 70 kuzey paralel daireleri ile 10 ile 60 doğu meridyenlerinin çerçevelediği bir dörtkenar gibi görünen Kıta'da, 0-4 saat dilimleri yer almakta olup (Özey, 2009: 1) Kıta'nın yaklaşık yüzölçümü dünya karalarının %6,8'ini kaplamakta ve bu alan 10 milyon kilometre kareye karşılık gelmektedir. Nüfusu yaklaşık 730 milyon civarında olan Kıta'nın egemen devletlerinin sayısı 50'dir (Yetişgin, 2014: 1).

Avrupa bütünleşmesinin düşünsel arka planı Eski Yunan ve Roma uygarlıklarına kadar uzanmakta olup Avrupa, Yunan mitolojisinin önemli bir simgesidir. Avrupa, MÖ 6. yüzyıl'da İtalyan şehir devletlerinden bazılarının paralarının üzerine resmedilmiş, 10. yüzyılda İngiltere ve Bizans bölgelerinde süsleme simgelerinde kullanılmış ve zaman içinde belirli bir kültüre ait olmanın simgesine dönüşmüştür. Antik Çağ ve Roma döneminde, Homeros Destanları'nda, Miken Kralı Agememnon'un liderliğinde kurulmuş gevşek bir federasyondan, bir bütünleşme girişiminden söz edilmesi; Makedonya Kralı Büyük İskender'in fethettiği alanlarda istikrarı sağlamak amacıyla Helen Birliğini kurması; Aristo'ya göre, devletlerin (*sitelerin*) birleşmesi için, yönetim biçimlerinin birleştirilmesinin gerekmesi; Platon'un Yunan sitelerinde geçerli olacak ve kamu harcamalarında, savaşlarda, diplomatik faaliyetlerde ve dış ticarete kullanılacak bir ortak para yaratılmasını savunması; Roma İmparatorluğu'nun, dünyayı küresel bir sistem olarak algılayarak buna uygun bir yapı oluşturması, Avrupa bütünleşmesi için önemli örnekler olarak gösterilebilir (Dedeoğlu, 2013: 72).

İtalyan şair Dante Alighieri'nin 1310 da yazdığı *De Monarchia (Monarşi Üzerine)* adlı kitapta "Avrupa'da Birlik" düşüncesi vardır. Aynı dönemde Piene Dubois tarafından öne sürülen birlik çağrısında ise Avrupa'daki prenslikler arasında bir Konsey kurulması

ve tüm ihtilafların burada görüşülmesi önerilmiştir. 1963 yılında William Penn tarafından yazılmış olan “Avrupa’nın Şimdiki ve Gelecekteki Barışı” isimli kitap ve 1713 yılında Abbede Saint Piene tarafından yazılmış olan “Avrupa’da Kalıcı Barışın Sağlanması İçin Bir Proje” isimli kitapta Hıristiyan devletlerin kendi aralarında iş birliği yapmaları ve birleşmeleri önerilmektedir (Karluk, 2014: 1). Aydınlanma düşünürlerinden Jean Jacques Rousseau, Avrupa’da “uluslarüstü” bir yapının oluşturulması sonucu istikrar ve düzenin sağlanacağını düşünmüş; Alman düşünür Immanuel Kant ise 1795’te yazdığı “Ebedi Barış Üzerine” adlı kitabında, ortak değer ve ilkelere saygı gösteren devletler arasında Avrupa Birleşik Devletleri kurulması fikrini ileri sürmüştür. Bu bağlamda bir diğer ünlü isim Fransız romancı Victor Hugo 1849 yılında tüm Avrupa devletlerinin üst bir örgütün şemsiyesi altında birleşmesi yönündeki görüşünü dile getirmiştir. Bu görüşler yanında, 1834 yılında hayata geçirilen Alman Gümrük Birliği gibi bir takım yerel bütünleşme hareketlerine de rastlanmaktadır (Erhan, 2013: 3).

Avrupa’da bir birlik yaratılması konusunda en önemli girişim, Fransa Planlama Teşkilatının Başkanı Jean Monnet’ten gelmiştir. Monnet, savaş sonrası Avrupa’da düzenin korunması ve yeni bir savaşın tekrardan çıkmasını önlemek için, savaş sanayisinin iki önemli kaynağı olan kömür ve çelik üretiminin tek elde toplanmasını ve Fransa ile Almanya’nın demir çelik üretimi konusundaki egemenlik yetkilerinin bir kısmının ortak bir otoriteye devredilmesini savunmuştur (Karluk, 2014: 4). Bu kapsamda somut adımlar, Monnet’in görüşlerinden yararlanılarak, Fransız Dışişleri Bakanı Robert Schuman tarafından, 9 Mayıs 1950 tarihinde kendi adıyla anılan “Schuman Bildirisi” ile atılmıştır. Bildiri’de, İkinci Dünya Savaşı’nın temel ham maddeleri olan kömür ve çelik ile bunların üretiminin bir üst otorite tarafından yönetilmesi öngörülmüştür. Bu nokta daha önceki hükümetler arası bütünleşme çabalarının aksine uluslarüstü (*supranasyonal*) bir yapılanma öngörmesi bakımından önemlidir (Erhan, 2013: 9). Schuman Bildirisi AB’nin kuruluşunda, bu anlamda bir “başlangıç noktası” olarak nitelendirilebilir.

2.2. Batı Avrupa’da Önemli Ekonomik Birleşmeler ve Antlaşmalar

Avrupa bütünleşmesi (*entegrasyonu*), fikrin somut olarak ilk ortaya atıldığı İkinci Dünya Savaşı sonrasında günümüze kadar evrilerek derinleşmiş ve genişlemiştir. İlk antlaşmanın imzalandığı 1951 yılından günümüze, altı üye arasında kurulan ve

topluluklardan oluşan bir ortaklıktan 27 üye arasında gelişen bir birliğe dönüşmüştür (Gönen, 2013: 3; EU, 2020). AB'nin kurucuları, Avrupalı ülkeler arasında meydana gelecek yeni bir savaşın önlenmesini ve savaş sonrası Avrupa'da düzenin yeniden inşasını, mevcut ülkelerin egemenliklerinin bir kısmından vazgeçerek ortak bir çatı altında birleşmelerinde görmüşler fakat savaşın yeni bitmiş olması ve toplumların bu duruma hazır olmaması bu düşüncenin hayata geçirilmesini güçleştirmiştir. Bu güçlük Avrupalıları, ortak amaçlar çerçevesinde giderek daha fazla sorumluluk alabilecek bir karar alma mekanizması kurmaya yöneltmiştir (DTM, 2007: 7). Aşağıdaki alt başlıklarda AB'nin yapısında önemli değişikliklere neden olan birleşmelere ve antlaşmalara yer verilmiştir.

2.2.1. Batı Avrupa'da Önemli Ekonomik Birleşmeler

Yukarıdaki açıklamalar bağlamında, yaşanan politik açmazın temelinde yatan ekonomik sorun, birçok Avrupa ülkesinin yüksek çelik kapasitesinin bir aşırı üretim krizine yol açması ihtimalini doğurmuştur. Talep ve fiyatların düştüğü, üreticilerin rekabeti önlemek amacıyla iki dünya savaşı arasında yaptıkları gibi kartel oluşturacaklarına dair işaretlerin alındığı bir ortamda, Avrupa ekonomilerinin ana sanayilerini spekülasyon veya kasıtlı bir kıtlığa bırakmaları bir tehlike olarak görülmüştür (DTM, 2007: 7). Bu düşüncelerden hareketle, ilk adım, Fransa, Batı Almanya, İtalya, Belçika, Hollanda ve Lüksemburg'un 1951'de imzaladıkları Paris Antlaşması ile kurdukları Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKÇT) olurken, 1957'de aynı ülkeler, Avrupa Ekonomik Topluluğu ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğunu kuran Roma Antlaşması'na imza atmışlardır (Uysal, 2001: 141). Aşağıda Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu, Avrupa Ekonomik Topluluğu ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu hakkında özet bilgiler sunulmuştur.

Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu: Günümüzde AB olarak bilinen yapıyı oluşturan üç Topluluktan ilki olan AKÇT'nin kurulması yönündeki ilk girişim, 9 Mayıs 1950 tarihinde Fransız Dışişleri Bakanı Robert Schuman'dan gelmiştir. Avrupa'daki ülkelere yönelik yapılan bir çağrıda, savaş sanayisinin ana maddeleri olan kömür ve çeliğin üretim ve kullanımında uluslararası bir kurumun gerekliliği ortaya atılmış ve bunun sonucunda Fransa Planlama İdaresinin başında olan Jean Monnet tarafından "Schuman Planı"

hazırlamıştır (DTM, 2007: 7). Bu çağrı kapsamında 18 Nisan 1951 tarihinde Paris'te Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğunu (*The European Coal and Steel Community-ECSC*) kuran Paris Antlaşması imzalanmıştır. 50 yıl geçerliliği olan ve 23 Temmuz 2002 tarihi itibari ile sona eren Paris Antlaşması metinleri, 31 Ekim 1951 ile 16 Haziran 1952 tarihleri arasında tarafların yasama organlarıncaya onaylanmış ve 25 Eylül 1952'de AKÇT kurulmuştur. AKÇT'nin hedefleri; AB ülkelerinin ekonomik gelişimini desteklemek, tam istihdamı sağlayarak işsizliği engellemek ve yaşam standartlarını yükseltmektir. Bunun yanı sıra AKÇT ile kömür ve çelik sanayinde tekelleşmenin önüne geçmek, yatırımları hızlandırmak ve işçilerin konut sahibi olmalarını sağlamak amaçlanmıştır (Karluk, 2014: 10-11). AKÇT'nin temel ilkeleri; kömür ve çelik ticaretinin serbest olması, bu pazarlarda bulunan sınırlama ve ayrıcalığın önlenmesi, işçilerin serbest dolaşımıdır (Usta, 2001: 30).

Avrupa Ekonomik Topluluğu: AKÇT Antlaşması ile kömür ve çelik sanayindeki bütünleme girişiminin farklı alanlara da yayılması amacıyla ilk olarak Avrupa siyasi bütünleşmesi sağlanmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda dış politika ve savunma politikalarına yönelik olarak 1952'de Avrupa Savunma Topluluğu (*European Defence Community*) ve 1953'te Avrupa Siyasal Topluluğu (*European Political Community*) kurma girişimlerinde bulunulmuş fakat bu girişimler başarısız olmuştur (DTM, 2007: 9). Bu durum, ekonomik birleşme sağlanmadan, siyasi bütünleşmenin başarıya ulaşamayacağı gerçeğini ortaya koymuş ve ekonomik birleşmenin sağlanması konusundaki çabalar arttırılmıştır. Avrupa Ekonomik Topluluğunun (AET) kuruluşuna yönelik olarak, o zamanki Belçika Dışişleri Bakanı Paul Henri Spaak'ın başkanlığında kurulan komite önemli çalışmalar yapmıştır. Komite, 1-2 Haziran 1955 tarihleri arasında yaptığı toplantıda Batı Avrupa'da ekonomik bütünleşmeyi gerçekleştirecek yeni bir topluluğun kurulması konusundaki çalışmalarını gerçekleştirmiş (Usta, 2001: 30) ve çalışmalar kapsamında bir Rapor (*Spaak Raporu*) hazırlanmıştır. Hazırlanan Rapor, AKÇT yetkilileri tarafından 29-30 Mayıs 1956 tarihleri arasında görüşülerek kabul edilmiştir. 1957 yılında Roma'da yapılan antlaşmalarla AET ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu kurulmuştur (Karluk, 2014: 15-16). AET ile esas olarak Avrupa'nın siyasi bütünlüğüne ulaşması amaçlanmış ve bu amaç doğrultusunda ekonomik dengenin sağlanması için öncelikle AB ülkeleri arasında gümrük birliğinin, daha sonra mal, sermaye ve işgücünün serbest dolaşmasına yönelik ortak pazarın kurulması planlanmıştır

(DTM, 2007: 9-10). Bu Antlaşma ile ortak bir ekonomi ve sosyal politika uygulanmasına yönelik ekonomik birliğin gerçekleştirilmesinin amaçlandığı söylenebilir.

Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu: 25 Mart 1957 tarihinde imzalanan ve 1 Ocak 1958’de yürürlüğe giren Roma Antlaşması ile AET’nin yanı sıra temel hedefi atom enerjisinin barışçı amaçlarla kullanımını sağlamak ve nükleer sanayii bu amaca yönelik olarak hızla kurmak ve geliştirmek için gerekli ortamı yaratmak olan “Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu (AAET) (*European Atomic Energy Community-EURATOM*)”, AKÇT’yi oluşturan altı devlet tarafından kurulmuştur (Tecer, 2007: 13). AAET ile nükleer enerji üretimi kapsamında örnek bir pazar oluşturulması ve enerjinin üye ülkelere dağıtımını yanında enerji fazlasının AAET’ye üye olmayan ülkelere satılması amaçlamıştır (Karluk, 2014: 17). Bu yolla Topluluğu kuran ülkelerin enerji ihtiyaçlarının atom enerjisinden karşılaması düşünülmüştür. “Treaty Establishing The European Atomic Energy Community²” Antlaşması kapsamında kurulan AAET, AB üyesi ülkelere oluşan uluslararası bir kuruluş olup AB’den bağımsızdır. Ancak, üyelik ve düzenlemeler AB ile birlikte yönetilmektedir (Karluk, 2014: 17). EURATOM, AKÇT ve AET’nin organları 1965 yılında imzalanan ve 1967 yılında yürürlüğe giren Füzyon Antlaşması ile birleştirilmiş ve bu Birlik, “Avrupa Toplulukları” olarak adlandırılmıştır. Roma Antlaşmasında öngörülen “Gümrük Birliği³” ise 1 Temmuz 1968 tarihinde gerçekleştirilmiştir (Usta, 2001: 30).

2.2.2. Toplulukların Kurumsal Yapısını Değiştiren Antlaşmalar

Roma Antlaşması, Avrupa Anayasası’na temel oluşturmakta olup Antlaşma, 1987 tarihli Tek Avrupa Senedi ile kapsamlı bir biçimde tamamlanmış ve değiştirilmiştir. Maastricht Antlaşması ile de yeni bazı düzenleme ve değişikliklere uğramıştır (Usta, 2001: 33). Aşağıda özetlenerek incelenen Antlaşmalar, Avrupa Topluluklarının kurumsal yapısında değişiklikler yaratarak Toplulukların gelişimini ve derinleşmesini sağlamıştır.

² Treaty Establishing The European Atomic Energy Community (EURATOM): Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu Kurucu Antlaşması.

³ Gümrük Birliği, üye ülkeler arasında ticarete yönelik olarak gümrük ve kota gibi engel veya kısıtlamaların kaldırıldığı, ayrıca üçüncü ülkelere karşı ortak gümrük tarifesinin uygulandığı bir bütünleşme biçimidir (Balkır, 2014, 27).

Tek Avrupa Senedi: AET Konseyi tarafından 1985 yılında gerçekleştirilen bir toplantı sonucu oluşturulan önemli bir hukuki belgedir (Usta, 2001: 33). 1987 yılında yürürlüğe giren Tek Avrupa Senedi (*Single European Act*) ile ortak pazarın sağlanmasına ilişkin siyasi ve yasal temeller oluşturulmuş, Avrupa iç pazarının gerçekleşmesine yönelik düzenlemeler yapılmış, Avrupa Parlamentosunun yetkileri artırılmış ve Ortak Pazar'ın 31 Aralık 1992 tarihine kadar gerçekleşmesi hedefi belirlenmiştir (Karluk, 2014: 19). Tek Avrupa Senedi, ekonomik birleşmenin yanında üye ülkeler arasında politik dayanışmayı da gündeme getirmiş, bunun yanında parasal birliğin sağlanması gibi önemli konular da yeni hedefler arasına alınmıştır (Usta, 2001: 33).

Maastricht Antlaşması: 1992 yılında Hollanda'da imzalanan ve 1993'te yürürlüğe giren Maastricht Antlaşması (*Avrupa Birliği Antlaşması-Treaty on European Union*) ile Avrupa'da tek para birimi ve merkez bankası sisteminin oluşturulmasını temel alan Ekonomik ve Parasal Birlik (EPB) kurulması, toplulukta yer alan hükümetlerin dışişleri ve savunma politikalarının ortak iş birliği ile yürütülmesi, iç güvenliğin sağlanmasında siyasi birliğin oluşturulması öngörülmüştür (Tecer, 2007: 17). Antlaşma sonrasında AET'nin artık Avrupa Topluluğu (AT) olarak anılmasına, siyasi bütünleşme süreci için ise AB ifadesinin kullanımına karar verilmiştir (DTM, 2007: 10). Maastricht Antlaşması ile yeniden belirlenen Birliğin amaçları Karluk (2014) tarafından; ekonomik ve sosyal bütünleşmeyi sağlamak, sınırsız bir pazar yaratmak, tek parayı kapsayacak bir ekonomik ve parasal birlik oluşturmak, uzun vadede ortak bir savunma politikası oluşturmak, ortak bir dış politika ve güvenlik politikası uygulamak, Avrupa vatandaşlığı kavramını tanımlamak, hukuk ve içişleri alanında daha sıkı iş birliği sağlamak olarak sayılmıştır (Karluk, 2014: 19-20).

Amsterdam Antlaşması: 16-17 Haziran 1997 tarihli Zirvede kabul edilen, 2 Ekim 1997'de imzalanarak 1 Mayıs 1999 tarihinde yürürlüğe giren "Amsterdam Antlaşması"nda Avrupa yurttaşlığı, adalet ve içişlerinde iş birliği konuları vurgulamış (Tecer, 2007: 19) ve AB vatandaşlığının ulusal vatandaşlığa engel olmayacağı belirtilmiştir (Karluk, 2014: 20). Bu Antlaşma ile "özgürlük", "demokrasi" ve "insan haklarına saygı" konularında ortak politikaların benimsenmesi sonucu doğmuş ve Topluluk kapsamı genişletilerek Avrupa bütünleşmesine yoğunlaştırılmıştır. Antlaşma aynı zamanda Avrupa Parlamentosunun görev alanını genişleterek, AB kurumlarında reform

yolunu açmıştır (DTM, 2007: 11). Antlaşma ile üye ülkeler arasında sınır kontrollerini kaldırmak için “Schengen Antlaşması” Topluluk Hukuku’nun bir parçası haline gelmiş ve 1999 yılında ortak para birimine geçiş kabul edilmiştir. Bunun yanı sıra yalnızca Avrupa devletlerinin üyelik başvurusu yapabileceği ifadesi değiştirilmiş ve yukarıda belirtilen “özgürlük”, “demokrasi” ve “insan haklarına saygı” ilkelerine bağlı tüm devletlerin üyelik başvurusu yapabileceği belirtilmiştir (Karluk, 2014: 20). Bu antlaşma ile AB üyeliğinin, hukuk devleti olmak açısından, demokrasinin, insan haklarının ve serbest ekonominin güvencesi konumunda olduğu vurgulanmıştır.

Nice Antlaşması: 26 Şubat 2001 tarihinde Nice’de imzalanan (Tecer, 2007: 20) ve 1 Şubat 2003’te yürürlüğe giren “Nice Antlaşması” ile AB kurumlarının, Birliğin genişleme sürecine uygun duruma getirilmesi amaçlanmıştır. Antlaşma ile Euro’ya ilişkin hükümler olmak üzere Maastricht Antlaşması ve Roma Antlaşması’nın bazı maddeleri değiştirilmiştir (Karluk, 2014: 20). Nice Antlaşması sayesinde AB’de kurumsal reform süreci hızlanmış ve Avrupa Anayasası’na giden süreç başlamıştır. Aralık 2001’de Laeken’de yapılan Zirve Toplantısı’nda Avrupa Birliği Konseyi, reform sürecini hızlandırmak ve önerilerde bulunmak amacıyla Anayasa hazırlıklarına başlanmasına karar vermiştir (DTM, 2007: 11).

Lizbon Antlaşması: Kurucu antlaşmaları değiştirerek AB’ye yeni bir yapı kazandırmış (Baykal ve Göçmen, 2013: 179) olan Lizbon Antlaşması, 19 Ekim 2007’de Lizbon Zirvesi’nde onaylanmış ve 13 Aralık 2007’de imzalanarak 1 Aralık 2009 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Karluk, 2014: 20). Antlaşma, 1980’li yılların ortası ile başlayarak günümüze kadar ulaşan kurucu antlaşmaları değiştirme ve böylelikle Avrupa bütünleşmesinin derinleşmesi sürecindeki son halkayı oluşturmaktadır (Baykal ve Göçmen, 2013: 179). AB’nin üye sayısının artması ile genişleme sürecine girmesi sonucu başlayan ve AB’nin geleceğine ilişkin tartışmalar çerçevesinde yapılan reform çalışmalarını kapsayan Lizbon Antlaşması, AB’nin yapısı, kurumları, üye ülkeler arasındaki yetki dağılımı ve hukuki işlemler gibi birçok konuda önemli değişiklikleri beraberinde getirmiştir (Eşki, 2012: 25-28). Lizbon Antlaşması getirdiği yeniliklerle AB’nin Reform Antlaşması olarak da nitelendirilebilir.

2.3. AB'nin Kurumsal Yapılanması

Uluslarüstü bir nitelik taşıyan AB kurumları özgün bir yapı içerisinde faaliyet göstermekte olup (DTM, 2007: 15) Topluluğun temel yapısını teşkil eden Avrupa Parlamentosu, AB Konseyi, AB Bakanlar Konseyi, Avrupa Komisyonu, Avrupa Birliği Adalet Divanı (ABAD), Avrupa Sayıştay, Avrupa Denetçiliği (Ombudsman) ve danişsal rol üstlenen Ekonomik ve Sosyal Komite ile Bölgeler Komitesinin yanı sıra Avrupa Yatırım Bankası ve Avrupa Merkez Bankası gibi mali kurumlar ve Topluluk Ajansları gibi yardımcı kurumlar bu yapıyı oluşturmaktadır. Bu kurumların yapısı ve görevleri ana hatlarıyla aşağıda açıklanmıştır.

2.3.1. Avrupa Parlamentosu

Avrupa Parlamentosu, AB'nin kanun yapıcı kuruluşudur (EU, 2018b). Paris Antlaşması ile kurulan AKÇT'de, demokratik açıdan kontrol sağlamak için bir Ortak Meclis (*Common Assembly*) kurulmuştur. İlk meclis toplantısı, 10 Eylül 1952 tarihinde Fransa'daki Strasburg şehrinde gerçekleştirilmiş ve Meclis, üye 6 ülkenin 78 temsilcisinden meydana gelmiştir. 1958 yılında Roma Antlaşmasıyla birlikte AET ve EURATOM kurulduğunda, Ortak Meclis üye sayısı 142'ye ulaşmıştır (Karluk, 2014: 357). Genişleme sürecinde antlaşmalar ve yeni üyeliklerle milletvekili sayısında değişiklikler olmuştur.

Tüm üye devletlerin halklarını ve onların demokratik siyasi iradelerini temsil eden Avrupa Parlamentosu (AP) (Tecer, 2007: 27), AT içinde Komisyon ve Konsey arasında paylaşılmış yasama ve yürütme yetkilerinin kullanılmasının demokratik biçimde denetlenmesi amacıyla kurulmuştur (Karluk, 2014: 358). AP, AB'nin siyasi karar alma organı olarak, AB kanunları konusunda halkın çıkarlarını temsil etmektedir. Parlamento, yasama önerilerini kabul etme, değiştirme ve AB bütçesi hakkında karar verme yetkisini Konseyle paylaşarak ortak bir yasama görevini yerine getirmektedir. Aynı zamanda Komisyon ile diğer AB kurumlarının çalışmalarını denetler ve AB ülkelerinin ulusal parlamentolarıyla iş birliği yapmaktadır (European Parliament, 2018).

Halen yaklaşık 500 milyonluk bir toplam nüfusu temsil eden Parlamenterlerin dağılımı, kabaca, üye devletlerin nüfus yoğunluğunu yansıtmaktadır. Çeşitli siyasal

eğilimler, ulusal parlamentolardan bağımsız siyasi parti grupları halinde Avrupa Parlamentosunda temsil edilmektedir (Tecer, 2007: 27). Bu durum, AP üyelerinin gruplaşmalarında ülke milliyetleri değil siyasi eğilimlerin etkili olduğunu ve Parlamento içinde, ulusal partilerin yerine, Avrupa düzeyinde örgütlenmiş çeşitli siyasi grupların daha fazla söz sahibi olabileceğini göstermektedir.

2.3.2. AB Konseyi

AB Konseyi, AB'nin genel siyasi yönlerini ve önceliklerini tanımlamaktadır. Konsey, AB'nin bir yasama kurumu olmaması nedeniyle yasaları müzakere etmek veya kabul etmek yetkisine sahip değildir. Konsey bunun yerine AB'nin politika gündemini belirler (European Council, 2018). AB liderlerini bir araya getirerek AB'nin siyasi gündemini oluşturur. Konsey, AB ülkeleri arasında en üst düzey siyasi iş birliğini temsil etmekte olup aşağıdaki görevleri yerine getirir (EU, 2018c):

- AB'nin siyasi öncelikleri yönünde karar vermek,
- Hükümetler arası alt seviyelerinde çözülemeyen konularla ilgilenmek,
- AB'nin ortak dış ve güvenlik politikasını belirlemek,
- Üst düzey görevler için aday belirlemek ve atamak.

“Avrupa Birliği Konseyi” (*The European Council*), AB'nin en üst yetkili siyasi kurumudur. “Avrupa Konseyi” (*The Council of Europe*) ile yalnızca isim benzerliğine sahiptir⁴. Kullanılan bayrağın⁵ aynı olması ve AP ile aynı binayı paylaşması sebebiyle 1949 yılında kurulan ve Türkiye'nin de 13 Nisan 1950 tarihinden bu yana üyesi olduğu Avrupa Konseyini, AB Konseyinden ayırmak gerekir (Karluk, 2014: 400-401).

AB Konseyi, AB'nin diplomatik özelliği olan, en üst düzeydeki siyasi karar organıdır. 1974 yılında Topluluk üyesi ülkelerin devlet ve hükümet başkanlarının

⁴ İngilizcede “European Council”, Fransızcada Council European”, Almandaca “Europäische Rat” şeklinde adlandırılan AT Konseyi, Maastricht Antlaşması sonrasında AB Konseyi olarak anılmaya başlamıştır. Dünyadaki en eski Parlamentolararası topluluk olan “Avrupa Konseyi” (*Council of Europe*) ise günümüzde Rusya federasyonu dahil olmak üzere 47 üyesi bulunmaktadır. AB'nin Konseyi ile Avrupa Konseyi topluluklarını karıştırmamak amacıyla AB'nin Konseyi'nin AB Devlet ve Hükümet Başkanları Zirvesi, kısaca AB Zirvesi olarak adlandırılması daha doğrudur (Karluk, 2014: 400).

⁵ 25 Ekim 1955 tarihinde Avrupa Konseyi Parlamenterler Meclisi, mavi zemin üzerine 12 sarı yıldızlı bayrağı oybirliği ile Avrupa Bayrağı olarak kabul etmiştir. Bu karar 9 Aralık 1955 Tarihinde Avrupa Konseyi Bakanlar Konseyi tarafından onaylanmıştır (Karluk, 2014: 400).

yaptıkları toplantılarla fiilen başlatılmış olan “Avrupa Zirvesi”, 9-10 Aralık 1974 Paris Zirvesinde alınan karara göre, 1975 yılından günümüze “Avrupa Konseyi (*European Council*)” adıyla yapılmaktadır. Konsey, AB’ye üye ülkelerin devlet ve hükümet başkanları ile Avrupa Komisyonu Başkanından oluşur. Dışişleri Bakanları ve Avrupa Komisyonu üyesi, Zirve çalışmalarına yardımcı olmaktadır. Zirveye katılan üye devletlerin temsilcileri, Konsey üyesi olarak değil, kendi hükümetlerinin delegesi olarak kabul edilmektedirler (Tecer, 2007: 26). AB Konseyi’nin yasama ve yürütme gücü olmayıp; Konsey, AB Bakanlar Konseyinin de bulunduğu Brüksel’deki *Justus Lipsius* binasında toplanır (Karluk, 2014: 401).

2.3.3. AB Bakanlar Konseyi

AB Bakanlar Konseyi (*Council of the European Union*), üye ülkelerdeki hükümetlerin yetkili bir bakanı tarafından temsil edilmektedir. Bu Konsey, AP ile birlikte AB’nin temel “karar alma ve yasama organı” olarak tanımlanmaktadır (EU, 2018ç). İmzalarıyla kendi hükümetlerini bağlama, onlara yükümlülükler getirme yetkisine sahip olan Konseydeki bakanlar, kendi parlamentolarına karşı sorumludurlar (Tecer, 2007: 32).

Konsey başkanlığını, üç üye devlete mensup bakanlar 18 ay süre ile ortak şekilde yürütmekte olup Konsey başkanlığı, bu 18 aylık dönemde altışar aylık üç periyotta üye devletler arasında paylaşılmaktadır (Karluk, 2014: 433). Merkezi Brüksel’de bulunan Konsey toplantılarına, altı aylık dönem başkanlığı yapma sırası gelen devletin bakanı başkanlık yapmaktadır (Tecer, 2007: 34). AB Bakanlar Konseyi, aşağıda açıklanan görevleri yerine getirmektedir (Council of the European Union, 2018):

- AP ile birlikte AB kanunlarını, Avrupa Komisyonunun önerilerine dayanarak müzakere eder ve uygular,
- AB ülkelerinin politikalarını koordine eder,
- AB’nin ortak dış ve güvenlik politikasını geliştirir,
- Uluslararası sözleşmeleri sonuçlandırır,
- AP ile iş birliği yaparak AB’nin yıllık bütçesini kabul eder.

2.3.4. Avrupa Komisyonu

AB Komisyonu ya da Komisyon (*The Commission*), AB politikalarını tasarlayan ve koordine eden yürütme organıdır (Karluk, 2014: 449). Ulusal hükümetlerden bağımsız çalışan AB Komisyonu, AB'yi ve onun ortak çıkarlarını temsil eder. Komisyon üyeleri (*komiser: commissioner*), genellikle, ülkelerinde daha önce bakanlık gibi önemli siyasi görevlerde bulunmuş; ancak, Birlik ortak çıkarları doğrultusunda tarafsız davranacaklarına inanılan kişiler arasından seçilirler. Görevlerini yerine getirirken, ulusal hükümetlerinden talimat almazlar. Dolayısıyla, Komisyon, AB'nin gerçek anlamda uluslarüstü nitelikte bir organı sayılır (Tecer, 2007: 35).

Üye ülkeler, Komisyonda birer üye ile temsil edilmekte olup günümüzde Komisyonun 27 üyesi ve her üyenin farklı bir sorumluluk alanı bulunmaktadır (Karluk, 2014: 451; EU, 2020). Basit çoğunlukla karar alan Komisyonun üyelerinin Avrupa Parlamentosuna karşı siyasi sorumluluğu vardır. Komisyon üyelerinin görev süreleri, AP'de olduğu gibi beş yıl ile sınırlanmıştır (Tecer, 2007: 35).

AB'nin siyasi ve bağımsız yürütme organı olarak AP ve AB Konseyi kararlarını uygulayan Avrupa Komisyonu, Avrupa mevzuatı için yasa önerileri hazırlamak konusunda tek başına sorumludur (EU, 2018d). Avrupa Komisyonu, AB'nin ana kurumlarından biri olarak ulusal hükümetlerin veya siyasi partilerin değil, AB'nin genel çıkarını temsil eder. Temel sorumluluğu, AB yasalarını ve politikalarını önermek ve bunların uygulanmasını gözetmektir (European Commission, 2018).

Komisyon, Birliğin ortak çıkarları doğrultusunda hazırladığı yasa önerilerini Konseye ve Parlamento'ya sunar. Mevzuat kabul sürecinde de Konsey ve AP ile birlikte çalışır. Üye devlet idarelerinin de katkılarıyla Birlik politikalarının ve programlarının yürütülmesini sağlar. AB Komisyonunun başlıca sorumlulukları şöyle sıralanabilir (Tecer, 2007: 36; Karluk, 2014: 449):

- Mevzuat önerilerini hazırlamak, Parlamento ve Konseyin incelemesine ve onayına sunmak,
- AB yasalarını, Parlamento ve Konseyin hazırladığı bütçeyi ve programları uygulamak,

- Adalet Divanı ile birlikte Antlaşmalara uyulmasını sağlamak ve Birlik hukukunun uygulanmasını gözetmek,
- Birliğin politikaları, dış işlerdeki temsili, ticari ve ekonomik hususlarda uluslararası antlaşmaları müzakere gibi konularda görev almaktır.

Yetki ikamesi ilkesi çerçevesinde faaliyette bulunan Komisyon, enerji, çevre, iletişim, ekonomik bütünleşme gibi alanlarda, somut önerileri içeren “Beyaz Kitaplar (*White Papers*)” yayınlar. Komisyon Beyaz Kitaplar’ın yanında belli bir konuda ortak eyleme yönelik olarak danışma süreci başlatmak amacıyla hazırlanan “Yeşil Kitaplar”ı da yayınlar (Tecer, 2007: 36).

2.3.5. AB Adalet Divanı

1952 yılında kurulan ve Lüksemburg’da bulunan “Avrupa Birliği Adalet Divanı (*Court of Justice of the European Union-CJEU*)” veya diğer adıyla “Adalet Divanı (*Court of Justice*)”, Avrupa’nın en yüksek yargı organıdır. Divan, AB yasalarının bütün AB ülkelerinde aynı şekilde yorumlanmasının ve uygulanmasının sağlanması; ülkelerin ve AB kurumlarının AB yasalarına uymalarının sağlanması ile görevlidir (EU, 2018e).

Lizbon Antlaşması’nda AB’nin kurumları arasında sayılan Divanın; Avrupa’daki kurum ve devlet tasarrufları ile antlaşmalar arasındaki uyumu kontrol etmek ve AB hukukunda bulunan hükümlere ilişkin değerlendirme ya da geçerlilik konusunda karar vermek şeklinde iki temel işlevi bulunmaktadır (Karluk, 2014: 460). Yükümlülüklerini Antlaşmalara uygun olarak yerine getirmeyen ülkelere uyarıda bulunmak ve para cezaları vermek, AB Kurumlarıyla üyeler arasında ya da üyelerin kendi aralarında çıkan anlaşmazlıklara ilişkin davalara bakmak, Divanın görevlerindedir. Ayrıca, üye ülkelerdeki gerçek ve tüzel kişilerin Birlik Kurumlarınca kendilerini doğrudan ya da dolaylı olarak ilgilendiren kararlar için Divana başvurma hakkı vardır (Tecer, 2007: 38).

ABAD; Adalet Divanı, Genel Mahkeme ve Uzmanlık Mahkemesi şeklinde üçlü yapıdan oluşmaktadır (Karluk, 2014: 462). Adalet Divanı, her AB ülkesinden bir yargıç (*judge*) ve ayrıca 11 savcı (*advocate general*); Genel Mahkeme, her AB ülkesinden bir yargıç; Uzmanlık Mahkemesi, 7 yargıçtan oluşur (EU, 2018f). Ancak, Uzmanlık Mahkemesi’nin 1 Eylül 2016’da, AB’nin yargı yapısının reformu bağlamında Genel

Mahkemeye devredildilmesinden sonra faaliyetlerine son verilmiştir (Court of Justibce, 2018).

Divanda her yargıç ve savcı, üye devlet hükümetleri tarafından mutabakatla altı yıllık bir süre için atanır ve yeniden atanmaları mümkündür. Ayrıca hakimler, üç yıllık bir dönemi yürütecek olan bir Başkan seçerler. Başkan ikinci bir dönem için tekrar seçilebilir (EU, 2018g).

Tecer (2007: 38-39), Divana açılacak davaların üç grupta toplanabileceğini belirtmiştir. Bunlar:

1. İptal Davaları; AB organları ve kurumları aleyhine, işlemlerin iptali istemiyle açılan davalardır.
2. Tam Yargı Davaları; bir hukuki işlemin yasallığını ve uygulandığı kişinin doğruluğunu saptamak amacıyla açılan davalardır.
3. Yorum Davaları; bir işlemin yasal olup olmadığı konusunda kendisine sorulan soruya ilişkin olarak açılan davalardır.

Ayrıca ABAD, her üye devletin kendi diline ve özel hukuk sistemine sahip olması nedeniyle, çok dilli bir kurumdur. AB'nin resmi dillerinden her birinin dava dilini oluşturması, dava dilinde taraflarla iletişim kurma ve içtihadının Üye Devletler genelinde yaygınlaştırılmasını temin etme ihtiyacı nedeniyle, çok dillilik prensibini yerine getirmektedir (Court of Justibce, 2018).

2.3.6. Avrupa Sayıştayı

AB fonlarının doğru bir şekilde kullanılıp kullanılmadığını kontrol etmek ve AB mali yönetiminin iyileştirilmesine yardımcı olmak amacıyla görevlendirilmiş olan Avrupa Sayıştay (European Court of Auditors-ECA) (EU, 2018ğ), 22 Temmuz 1975 Brüksel Antlaşması ile kurulmuş ve merkezi Lüksemburg'da bulunmaktadır. Temel görevi, Birliğin gelir ve harcamalarının mevzuata uygun bir şekilde yapılıp yapılmadığını denetlemek olan Sayıştay, AB fonlarını idare eden herhangi bir kişi ya da kuruluşu denetleme hakkına da sahiptir (Arslan, 2004: 93'ten aktaran; Karakılçık, 2014: 162). AB'nin mali denetimini yapmak amacıyla kurulan Avrupa Sayıştayının denetim

çalışmalarının başlangıç noktası, başta büyüme ve istihdam olmak üzere katma değer, kamu maliyesi, çevre ve iklim değişikliği ile ilgili alanlardaki AB bütçesi ve politikalarıdır (European Court of Auditors [ECA], 2018).

Sayıştay, her ülkeden bir üye tarafından oluşturulmakta ve bu üyeler altı yıllık dönemlerde Konsey tarafından atanmaktadır. Üyeler, kendi aralarında bir kişiyi üç yıllık süre için başkan olarak seçmekte olup Seçilen başkan, üç yıl süre sonunda ikinci dönem için tekrar başkan seçilebilmekte ve eşitler arasında birinci (*primus inter pares*) kabul edilmektedir (Karluk, 2014: 479-480).

Birlik bütçesindeki uygulamalarda Avrupa vatandaşlarının çıkarlarını koruyan ve geçmiş mali dönemlere yönelik yıllık denetim raporları hazırlayan Sayıştay bunların yanı sıra diğer kurumlar tarafından yapılacak talepler doğrultusunda, mali mevzuat ve yolsuzlukla mücadele konularında öneriler ve görüşler sunmaktadır (Tecer, 2007: 41). Maastricht Antlaşması ile kurumsal statü kazanmış ve sorumluluk kapsamı genişletilmiş olan Sayıştay, bu kapsamda AB gelir ve harcamalarına yönelik olarak hesap güvenilirliği ve hesap işlemlerinin hukuksal açıdan uygunluğu ve düzeni konusunda Parlamento ve Komisyona raporlar sunmaktadır. Ayrıca, Sayıştay kendiliğinden hareket ederek özel konulardaki görüşlerini de açıklayabilmektedir (Karluk, 2014: 480).

2.3.7. Avrupa Denetçiliği (Ombudsman)

Avrupa Denetçiliği, AB vatandaşlarının veya üye ülkelerde ikamet eden ya da kayıtlı işyeri bir AB üyesi ülkede bulunan gerçek ve tüzel kişilerin, Birlik kurumlarının (İlk Derece Mahkemesi ve Adalet Divanı haricinde) yönetsel uygulamalarındaki aksaklıklarla ilişkili şikayetleri için başvurdukları mercidir (Tecer, 2007: 42). Şikayetleri AB kurumları, organları, büroları ve ajanslarına karşı araştırmakla görevli olan Avrupa Denetçiliği (*European Ombudsman*), AB kurumları ya da diğer AB organları tarafından kötü ya da yetersiz yönetimle ilgili şikayetleri soruşturur (EU, 2018h). Bu şikayetler, idari usulsüzlükleri, haksızlık, ayrımcılık, iktidarın kötüye kullanımı, cevap vermeme, bilgi reddetme ve gereksiz gecikmeyi kapsar (European Ombudsman, 2018).

Avrupa Denetim Görevlisi (*Ombudsman*), AP'nin her seçim sonrası atadığı ve ataması seçim dönemi sonuna kadar geçerliliğini koruyan kişidir (Tecer, 2007: 42).

Ombudsman, kamu hizmetlerinde ortaya çıkan adaletsizlikler konusunda halk tarafından bildirilen şikayetleri çözüme kavuşturmak amacı taşıyan kamu otoritesi olup, ABAD'da görev alan yargıçlarla aynı haklara sahiptir (Karluk 2014: 478). Parlamento, ilk Avrupa Ombudsmanı'nı 1995 yılında seçmiştir (Tecer, 2007: 42).

AP binasında olan Ombudsman'ın, kendisine yardım eden bir sekreteryası vardır. Mektup, faks ya da e-mail ile iletilebilen şikayetler için başvuru formu, Ombudsman'ın ofisinden veya web sitesinden sağlanabilmektedir (Tecer, 2007: 43). Şikayetler, sorunun oluşumundan iki yıl içerisinde yapılmalıdır. Ombudsman şikayeti çözemezse, yardımcı olabilecek diğer organlar hakkında şikayetçiye bilgilendirir. Ayrıca, şikayetlerin gizli kalması istenebilir (EU, 2018h).

2.3.8. AB'nin Diğer Yönetsel Kurumları

Aşağıdaki paragraflarda AB'nin ana yönetim birimleri dışında yer alan Bölgeler Komitesi ile Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komitesi hakkındaki incelemelere yer verilmiştir.

Bölgeler Komitesi (Committee of the Regions-CoR); Avrupa'daki bölgesel ve yerel yetkilileri temsil eden danışma organıdır (EU, 2018ı). Komite, Avrupa karar alma sürecine, bölgesel ve yerel otoriteleri dahil etmenin yanında vatandaşların daha fazla katılımını teşvik etmek için görevlendirilmiştir (Committee of Regions [CoR], 2018a), 1994 yılında kurulan Komite, AB üye ülkelerinden; bölge başkanları, belediye başkanları ya da bölgelerin ve şehirlerin temsilcisi olarak seçilmiş 350 üyeye sahiptir (CoR, 2018b). Komite, Avrupa halkları arasında daha yakın ve karşılıklı destekleyici bir birlik oluşturmak ve çok düzeyli yönetişimi teşvik etmek amacıyla Avrupa Komisyonu, AP ve AB Konseyi ile üye devletlerde çeşitli yetki düzeylerinde politik eylemlerde bulunur (EU, 2018ı).

Komitenin üç ana ilkesi, ortaklığa dayalı AB politikalarının oluşturulması ve uygulanmasında bölgesel ve yerel yönetimler tarafından koordine edilen, “çok düzeyli yönetişim”; yönetişimin her seviyesinin halkın demokratik sürece katılımını sağlamak amacıyla mümkün olduğunca şeffaf ve halka yakın olması, “yakınlık”; bölgesel ve yerel

yönetimlerle politika ve hukuk oluşturma yetkinliklerinin paylaşılabilirliği, “yerindenlik veya yetki ikamesi” biçiminde ifade edilmektedir (CoR, 2018b).

Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komitesi (European Economic and Social Committee-EESC); işçi ve işveren örgütlerinin temsilcilerini ve diğer çıkar gruplarını içeren bir AB danışma organıdır. EESC; AB Komisyonu, AB Konseyi ve Avrupa Parlamentosuna AB konuları üzerine görüşlerini bildirmekte ve AB karar alma organlarının AB vatandaşları ile iletişimini sağlamaktadır (EU, 2018i).

Komite, AB sivil toplum örgütlerine ait görüşlerin Avrupa düzeyinde ifade edilmesine olanak tanıyarak AB'nin demokratik meşruiyetini ve etkinliğini güçlendirmeye katkıda bulunmakta ve üç anahtar görevi yerine getirmektedir. Bunlar (European Economic and Social Committee [EESC], 2018):

- Komite üyelerinin deneyim, temsil, diyalog ve fikir birliğine dayalı çabalarından yararlanarak, Avrupa Parlamentosu, Konsey ve Avrupa Komisyonuna yardım etmek; Avrupa politikalarının ve mevzuatının ekonomik, sosyal ve toplumsal koşullarla daha iyi uyumunu sağlamaya yardımcı olmak;
- Örgütlü sivil toplumun görüşlerini temsil eden, onları bilgilendiren, güvenli iletişimi sağlayan kurumsal bir forum olarak hareket ederek, daha fazla katılımcı bir AB'nin geliştirilmesini teşvik etmek;
- AB kuruluş değerlerini desteklemek, Avrupa'da ve dünyada, demokrasinin ve katılımcı demokrasinin sağlanması için sivil toplum kuruluşlarının rolünü geliştirmek.

Komitenin aynı zamanda Meclis üyesi olan 350 üyesi bulunmaktadır. Komite üyelerinin ataması, AB Konseyi tarafından beş yıl süre ile üye devletlerin gösterdiği adaylardan yapılmaktadır. Ayrıca üyelerin görev süreleri yenilenebilmektedir (EESC, 2018). Üyeler, ekonomik ve sosyal yaşamda farklı toplumsal kesimlerin uygun biçimde temsil edilmesi amacıyla Avrupa'daki ekonomik ve sosyal çıkar gruplarından seçilmektedir. Komiteye üye devletlerin bünyesinde yer alan üyelerin dağılımı, devletlerin fiziki ve ekonomik büyüklükleri doğrultusunda farklılaşmaktadır. EESC'nin alt komiteleri kurularak farklı uzmanlık alanlarına ilişkin gruplar ortaya çıkabilmektedir.

Komite başkanı, iki buçuk yılda bir olmak üzere üyeler arasından seçilmektedir (ABB, 2018b).

2.3.9. AB'nin Mali Kurumları

AB'nin mali kurumları kapsamında Avrupa Merkez Bankası ve Avrupa Yatırım Bankası aşağıdaki paragraflarda incelenmiştir.

Avrupa Merkez Bankası (European Central Bank-ECB); AB'nin ortak para birimi Euro'yu yönetmek, fiyatları sabit tutmak ve AB'nin ekonomik ve para politikasını yürütmek ile görevlidir (EU, 2018j). ECB, 1994 yılında oluşturulmuş "Avrupa Para Enstitüsü"nin yerini alarak, Haziran 1998'de Frankfurt (Almanya)'ta kurulmuş ve 1999'da faaliyetlerine başlamıştır. Ulusal hükümetler ve diğer AB organları karşısında önemli ölçüde bağımsız olan ECB, Euro bölgesindeki ülkelerin merkez bankalarıyla yakın ilişki içinde çalışan bir Başkan, Yönetim Konseyi, Yürütme Kurulu tarafından yönetilir. Euro'ya henüz geçmemiş ülkelerin temsil edilebilmesi için bir de Genel Konsey bulunmaktadır (Tecer, 2007: 46-48).

AB'de ekonomik ve parasal bütünleşme nihai hedefine yönelik ortak bir para politikası uygulanması zorunluluğundan doğan ECB'nin "Avrupa Merkez Bankaları Sistemi" (AMBS) olarak adlandırılan bir yapı içinde çalışması öngörülmüştür (Tecer, 2007: 47). AMBS, Euro'nun kabul edilip edilmemesine bakılmaksızın, tüm AB üye devletlerinin ECB'sini ve ulusal merkez bankalarını kapsamaktadır. Avrupa Merkez Bankası ve ulusal merkez bankaları, Euro alanının merkezi bankacılık sistemi olan Eurosystem'i oluşturmaktadır. Eurosystem'in temel amacı, Euro değerini korumak için fiyat istikrarını sağlamaktır. Eurosystem dışında AB üye devletleri olduğu sürece, Eurosystem ve AMBS birlikte yaşayacaktır. Euro Bölgesi⁶ ise, Euro'yu kabul eden AB ülkelerinden oluşmaktadır (European Central Bank [ECB], 2018). Uluslararası hukuk kuralları uyarınca tüzel kişiliğe sahip olan ECB, Eurosystem'in ve AMBS'nin çekirdeğini oluşturarak ulusal merkez bankaları ile birlikte çalışmaktadır.

⁶ Euro, 27 AB üye ülkesinin 19'unun resmi para birimidir. Bu ülkeler topluca Euro Bölgesi olarak bilinir (EU, 2018).

Temel amacı, fiyatları istikrarlı tutarak ekonomik büyümeyi ve iş yaratmayı desteklemek olan AMB, AB'nin ekonomik ve parasal politikasını uygularken aşağıdaki görevleri yerine getirir (EU, 2018j):

- Euro bölgesinde ticari bankalara ödenen faiz oranları belirler; para arzını ve enflasyonu kontrol eder,
- Euro bölgesi döviz rezervlerini ve döviz kurlarının döviz kuru dengelemesi için alım satımını yönetir,
- Finansal piyasaların ve kurumların ulusal makamlar tarafından iyi denetlenmesini ve ödeme sistemlerinin iyi çalışmasını sağlar,
- Avrupa bankacılık sisteminin emniyetini ve sağlamlığını güvence altına alır,
- Euro banknotlarının basımını yapma yetkisini bulundurur,
- Fiyat eğilimlerini izler ve fiyat istikrarına yönelik riskleri değerlendirir.

Avrupa Yatırım Bankası (European Investment Bank-EIB); AB içinde bağımsız tüzel kişiliğe ve mali özerkliğe sahip, kâr amacı gütmeyen, mevduat kabul etmeyen ve Birlik bütçesinden herhangi bir fon kullanmayan bir finans kuruluşudur (Tecer, 2007: 50). AB içinde ve dışında AB hedeflerine ulaşılmasına yardımcı olan projeler için kaynak sağlamaktadır (EU, 2018k). AB üye devletlerinin çıkarlarını temsil eden EIB, AB politikasını uygulamak için diğer AB kurumlarıyla yakın iş birliği içerisinde çalışır. EIB, AB'nin bankası olup (European Investment Bank [EIB], 2018) 1958 Roma Antlaşması ile kurulmuştur. Banka'nın merkezi Lüksemburg'dadır (EU, 2018k). Tüm AB ülkeleri EIB'nin hissedarıdır ve kararlar; Güvernörler Kurulu (*Board of Governors*), Yönetim Kurulu (*Board of Directors*), Yönetim Komitesi (*Management Committee*), Denetim Komitesi (*Audit Committee*), şeklinde yapılandırılmış EIB organları tarafından alınır (EU, 2018k). Ana amacı, AB'nin dengeli büyümesine ve sosyal uyumuna katkıda bulunacak yatırım projelerini, elverişli koşullu kredileriyle desteklemek olan EIB'nin (Tecer, 2007: 50) faaliyetleri; çevre ve iklim, yenilik ve beceriler, küçük işletmeler için finansmana erişim ve altyapı olmak üzere dört öncelik alanına odaklanmıştır (EIB, 2018). Banka, az gelişmiş bölgelerin gelişmesine yönelik projelerin desteklenmesi şeklindeki görevlerinin yanı sıra, Maastricht Antlaşması'yla getirilen; şirketlerin modernleştirilmesi veya başka yeni üretim alanlarına kaydırılmasına ilişkin projelerin finansmanı görevlerini üstlenmiştir (Yıldız ve Yardımcıoğlu, 2005: 83-84'ten aktaran; Karakılçık, 2014: 150).

2.3.10. Diğer AB Kuruluşları ve Ajanslar

Yukarıda açıklanan AB kurumları dışında AB çatısı altında faaliyet gösteren, farklı işlevlere sahip daha birçok kurum bulunmaktadır. AB hukukuna göre belirli görevleri gerçekleştirmek için kurulmuş ayrı tüzel kişiliğe sahip AB ajanslarının bir bölümü, kuruluşları kapsamında tanımlanan konulara yönelik bilimsel veya teknik alanda faaliyet gösterirken, diğerleri ilgili oldukları alanlarda belirlenmiş idari görevleri yerine getirmektedir.

Ayrıca, bazı ajanslar farklı çıkar gruplarını bir araya getirerek Avrupa'daki iletişimini kolaylaştırmakta, bazı ajanslar ise Birliğin çeşitli mekanizmalarının işleyişine yardımcı olmaktadır (İktisadi Kalkınma Vakfı [İKVV], 2018a). Aşağıda beş kategori altında düzenlenen AB ajansları özet olarak açıklanmıştır.

1. Merkezi Olmayan Ajanslar; AB politikalarının uygulanmasına katkıda bulunmak için sınırsız bir süre için kurulmuş ve AB genelinde faaliyette bulunmaktadır (EU, 2018m). Avrupa'yı daha rekabetçi, yaşanılabilir ve çalışılabilir bir yer haline getirmek amacıyla AB sakinlerinin çıkarlarına hizmet etmekle görevlendirilmiş olan Merkezi Olmayan Ajanslar, AB'de önemli bir rol oynamaktadırlar. AB tarafından kurulmuş olan bu Ajanslar, AB kurumlarının politikaları uygulayıp kararlar almasına yardımcı olmak için teknik ve bilimsel görevleri yerine getirmektedirler. Bu Ajanslar, AB'de yaşayan 500 milyon kişinin günlük hayatını etkileyen sorunlar üzerinde çalışarak AB kurumlarına ve ülkelerine; eğitim, adalet, çevre, ulaşım güvenliği ve temel haklar gibi çeşitli alanlarda uzmanlaşmış bilgi sağlamaktadırlar. Ayrıca bu Ajanslar hem AB kurumları hem de ulusal otoritelerden gelen teknik destek ve uzmanlık katkısı ile AB ve ulusal hükümetler arasındaki iş birliğini geliştirmektedirler. Aşağıdaki maddelerde bu başlık altında açıklanan bazı ajanslar belirtilmiştir (EU, 2018n):

- Enerji Düzenleyicileri İşbirliği Ajansı (*Agency for the Cooperation of Energy Regulators-ACER*)
- Elektronik Haberleşme Düzenleyici Avrupa Birliği Bürosu (*Office of the Body of European Regulators for Electronic Communications-BEREC Office*)

- Avrupa İş Sağlığı ve Güvenliği Ajansı (*European Agency for Safety and Health at Work-EU-OSHA*)
- Avrupa Sınırı ve Sahil Güvenlik Ajansı (*European Border and Coast Guard Agency-FRONTEx*)
- Avrupa Birliği Havacılık Emniyeti Ajansı (*European Aviation Safety Agency-EASA*)
- Avrupa Mesleki Eğitim Geliştirme Merkezi (*European Centre for the Development of Vocational Training-CEDEFOP*)
- Avrupa Çevre Ajansı (*European Environment Agency-EEA*)
- Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı (*European Maritime Safety Agency-EMSA*)
- Avrupa Birliği Demiryolları Ajansı (*European Union Agency for Railways-ERA*)

2. *Ortak Güvenlik ve Savunma Politikası Altındaki Ajanslar*; AB Ortak Güvenlik ve Savunma Politikası kapsamında çok özel teknik, bilimsel ve yönetim işlevlerini gerçekleştirmek amacıyla kurulmuştur. Bu işlevleri gerçekleştiren ajanslar aşağıda sıralanmıştır (EU, 2018m):

- Avrupa Savunma Ajansı (*European Defence Agency-EDA*)
- Avrupa Birliği Güvenlik Araştırmaları Enstitüsü (*European Union Institute for Security Studies-EUISS*)
- Avrupa Birliği Uydu Merkezi (*European Union Satellite-Centre-Satcen*)

3. *İcra Ajansları*; AB programlarıyla ilgili belirli görevlerin yönetimini sağlamak amacıyla Avrupa Komisyonu tarafından sınırlı bir süre için kurulmuştur. Aşağıdaki maddelerde bu amaçla kurulmuş bazı ajanslar belirtilmiştir (EU, 2018m):

- Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeler İçin Yürütme Ajansı (*Executive Agency for Small and Medium-Sized Enterprises-EASME*)
- Avrupa Araştırma Konseyi Yürütme Ajansı (*European Research Council Executive Agency-ERCEA*)
- Araştırma İcra Ajansı (*Research Executive Agency-REA*)

4. *EURATOM*⁷ Ajansları ve Organları; ulusal nükleer araştırma programlarını, barışçıl amaçlar için koordine etmek, nükleer enerji için bilgi, altyapı ve finansman sağlamak için yeterli ve güvenli nükleer enerjinin sağlanmasını sağlamak için oluşturulmuş olan Avrupa Atom Enerjisi Topluluk Anlaşması'nın amaçlarını desteklemek amacıyla oluşturulmuştur. Aşağıdaki maddelerde bu ajanslar belirtilmiştir (EU, 2018m):

- Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu Destek Ajansı (*EURATOM Supply Agency-ESA*)
- Füzyon Enerji Ortak İdaresi (*Fusion for Energy Joint Undertaking*)

5. *Diğer Kuruluşlar*; olarak ifade edilenler arasında, AB programlarının bir parçası olarak kurulan organlar ve Avrupa Komisyonu ile endüstri arasındaki kamu-özel ortaklıkları yer almaktadır. Bunlardan bazıları aşağıdaki maddelerde belirtilmiştir (EU, 2018m):

- Avrupa Yenilik ve Teknoloji Enstitüsü (*European Institute of Innovation and Technology-EIT*)
- BES⁸ Ortaklığı (*BBI⁹ Joint Undertaking*)
- TAHSHA¹⁰ Ortak Girişimi (*SESAR¹¹ Joint Undertaking*)
- Temiz Gökyüzü 2 Müşterek Girişimi (*Clean Sky 2 Joint Undertaking*)

2.4. AB'nin Temel Değerleri, Amaçları ve Ortak Politikaları

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından, Avrupa'da barışın sağlanması ve Avrupa ülkeleri arasında ekonomik bir iş birliği kurulması amacından hareketle, Avrupa ülkelerinin ortak değerler etrafında bir araya gelmesi fikri ağırlık kazanmış ve bu bağlamda ortak AB Politikaları oluşturulmuştur.

⁷ EURATOM: European Atomic Energy Community (*Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu*).

⁸ BES: Biyo-esaslı Endüstriler.

⁹ BBI: Bio-based Industries (*Biyo-esaslı Endüstriler*).

¹⁰ TAHSHA: Tek Avrupa Hava Sahası HTY (Hava Trafik Yönetimi) Araştırması.

¹¹ SESAR: Single European Sky ATM (Air Traffic Management) Research (*Tek Avrupa Hava Sahası HTY (Hava Trafik Yönetimi) Araştırması*).

Ekonomik kalkınma ve dayanışmayı amaçlamasının yanında, siyasi ve sosyal kaynaşma projesi olan AB'nin, temel hedef ve politikaları arasında (ABB, 2018c):

- Dış politikada etkili bir aktör konumuna gelmek,
- AB içinde ve dışında demokrasi, insan hak ve özgürlükleri, hukukun üstünlüğü kavramlarını güvence altına almak ve bu kavramların yaygınlaşmasını sağlamak,
- Ayrımcılıkla mücadele etmek ve kadın-erkek eşitliği için çaba sarf etmek,
- İklim değişikliği ve enerji güvenliği konularında faaliyet göstermek,
- Çevreyi en üst seviyede korurken ekonomik büyümeyi sürdürebilmek,
- Yasadışı göç, uluslararası terörizm, insan, silah ve uyuşturucu kaçakçılığı gibi suçlarla mücadele etmek,
- Üye ülkelerde istihdamın ve sosyal güvenliğin artırılmasına katkıda bulunmak,
- Üye ülkelerin ekonomik, sosyal ve bölgesel uyumlarını teşvik etmek,
- Avrupa vatandaşlarının yüksek düzey ve kalitede yaşam standartlarına sahip olmasını sağlamak gibi konular yer almaktadır.

2.4.1. AB'nin Temel Değerleri ve Amaçları

AB'nin temel değerleri, AB Antlaşması'nın 2'nci maddesinde düzenlenmiş olup bu maddeye göre Birliğin temel değerleri şu şekilde açıklanmıştır (Borchardt, 2010: 19; Avrupa Birliği Genel Sekreterliği [ABGS], 2011: 3):

Birlik, insan onuruna saygı, özgürlük, demokrasi, eşitlik, hukukun üstünlüğü ve azınlıklara mensup kişilerin hakları da dahil olmak üzere insan haklarına saygı değerleri üzerine kuruludur. Bu değerler, çoğulculuk, ayrımcılık yapmama, hoşgörü, adalet, dayanışma ve kadın-erkek eşitliğinin hâkim olduğu bir toplumda üye devletler için ortaktır.

Antlaşma'nın 3'üncü maddesinde, "*Birliğin amacı; barışı, kendi değerlerini ve halklarının refahını ileriye götürmek*" olarak ifade edilmiş ve aynı maddede Birlik hakkında aşağıdakilere yer verilmiştir (Borchardt, 2010: 19-20; ABGS, 2011: 3-4):

- Birlik, vatandaşlarına, dış sınırların kontrolü, iltica, göç, suçun önlenmesi ve suçla mücadele konularında uygun tedbirler vasıtasıyla kişilerin serbest dolaşımının sağlandığı, iç sınırların olmadığı bir özgürlük, güvenlik ve adalet alanı sunar.

- Birlik bir iç pazar kurar.
- Birlik, dengeli ekonomik büyümeye ve fiyat istikrarına, tam istihdamı ve sosyal gelişmeyi hedefleyen rekabet edebilirliği yüksek bir sosyal pazar ekonomisine ve çevre kalitesinin yüksek düzeyde korunmasına ve iyileştirilmesine dayalı olarak, Avrupa'nın sürdürülebilir kalkınması için çalışır.
- Birlik, bilimsel ve teknolojik ilerlemeyi destekler.
- Birlik, sosyal dışlanma ve ayrımcılık ile mücadele eder ve sosyal adaleti, sosyal korumayı, kadın-erkek eşitliğini, nesiller arası dayanışmayı ve çocuk haklarının korunmasını destekler.
- Birlik, ekonomik, sosyal ve yersel uyumu ve üye devletler arasında dayanışmayı destekler.
- Birlik, sahip olduğu zengin kültür ve dil çeşitliliğine saygı gösterir ve Avrupa'nın kültürel mirasının korunmasını ve geliştirilmesini sağlar.
- Birlik, para birimi "Euro" olan bir ekonomik ve parasal bir düzen kurar.
- Birlik, dış dünyayla ilişkilerde kendi değerlerini ve çıkarlarını savunur, destekler ve vatandaşlarının korunmasına katkı sağlar. Barış, güvenlik, sürdürülebilir kalkınma, toplumlar arasında dayanışma, yoksulluğu engellemek, çocuk hakları gibi hususlar başta olmak üzere Birleşmiş Milletler Şartı'nda bulunan temel ilkelere saygı göstermek de dahil uluslararası hukuka uyulmasına ve uluslararası hukukun geliştirilmesine katkıda bulunur.
- Birlik, hedeflerini, Antlaşmalarda edinilen yetkiler çerçevesinde, uygun araçlarla takip eder.

2.4.2. AB'nin Ortak Politikaları

AB, iç pazarın işleyişine çeşitli şekillerde müdahalelerde bulunarak üye ülkeler arasındaki farklılıkları giderme ve ortak çıkarları gerçekleştirme amacıyla; insan haklarından tarım, sanayi, bilim ve araştırmaya; sosyal güvenlikten ulaşım, çevre, enerji, eğitim, ticaret ve tüketicinin korunmasına kadar çok çeşitli alanlarda ortak politikalar uygulamakta ve geniş bir yelpazede faaliyet göstermektedir. Bu alanlarda üye ülkelerin ulusal egemenlik hak ve yetkilerini kullanmaları esastır. Ancak, Kurucu Antlaşmaların ilgili maddelerinin yanı sıra çeşitli ikincil mevzuat araçlarıyla Birlik ortak hedefleri ve

çıkarları doğrultusunda ortak kurallar, standartlar ve eylemler geliştirilerek üye ülkelerin ulusal politikaları yakınlaştırılmaya çalışılır (Tecer, 2007: 83; EU, 2018o). Aşağıdaki paragraflarda bu politikaların bazıları kısaca açıklanmıştır.

AB Bölgesel Politikası: 1992 yılında Maastricht Antlaşması ile günümüzdeki halini almış olan AB Bölgesel Politikasının temel amaçları; sosyo-ekonomik düzeyi düşük olan bölgelerin modern hale getirilmesi, bölgeler arasındaki kalkınma düzeylerine ilişkin eşitsizliğin giderilmesi, ekonomik ve sosyal uyumun sağlanmasıdır (İncioğlu ve Beşgül, 2013: 175). AB, dünyanın en zengin bölgelerinden biri olmasına rağmen üye ülkeler arasında ciddi gelir farklılıkları vardır ve üye ülkelerde kişi başına düşen gelir açısından da bölgeler arasında farklılıklar bulunmaktadır (Karakılçık, 2014: 126-127). Dayanışma yoluyla AB içinde dengeli gelişmenin teşvik edilmesi ve herkes için eşit fırsatların oluşmasına yardımcı olunmasını amaçlayan bölgesel politika, iktisadi ve sosyal bütünleşmenin bir aracı olarak görülmektedir (İncioğlu ve Beşgül, 2013: 175). Dayanışmanın bir ifadesi olan ve az gelişmiş bölgelerin desteklenmesine odaklanan Bölgesel Politika, ekonomik büyümeyi artırmak ve insanların yaşam kalitesini yükseltmek için tüm AB bölgelerini ve şehirlerini hedef alan stratejik bir yatırım politikasıdır. AB, bu politika kapsamında, üye ülkeler arasındaki bölgesel farklılıkları göz önünde bulundurarak, bu bölgelerin ekonomik potansiyellerini yerine getirmesine yardımcı olmaktadır (European Commission [EC], 2014a: 1-3). Bölgesel Politika, “Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu (ERDF)¹²” ve “Uyum Fonu”¹³ aracılığıyla sağlanmakta olup, ulusal ve bölgesel yetkililer, fonları yönetmekten Avrupa Komisyonu ile iş birliği içinde sorumludurlar. Bu Yönetim Otoriteleri, yerel ihtiyaçlara en uygun projeleri seçer, finanse eder ve izlerler (EU, 2018ö). 2014-2020 mali dönemi için Bölgesel Politika’ya 351,8 milyar euro bütçe ayrılmıştır (İKV, 2018b).

¹² Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu, (*European Regional Development Fund-ERDF*), diğer bölgelere kıyasla az gelişmiş bölgelerde kalkınmayı sağlamak, gerileyen sanayi bölgelerini yapılandırmaya katkıda bulunmak ve bölgesel farklılıkları azaltmak amacıyla 1975 yılında oluşturulmuştur (DTM, 2007: 140).

¹³ Uyum Fonu, Maastricht Anlaşması’nda vurgulanan ekonomik ve parasal birlik, tek Pazar ve uyum hedefleri doğrultusunda oluşturulmuştur. Fon ile Birliğin en az gelişmiş bölgelerini desteklemek, ekonomik ve toplumsal farklılıkları azaltmak ve sürdürülebilir kalkınmayı teşvik etmek amaçlanmıştır (Tecer, 2007: 106).

AB Çevre Politikası: AB’de çevrenin ve doğal kaynakların korunmasının önemi 1970’li yıllarda hissedilmeye başlanmıştır. O yıllarda OECD¹⁴’nin çevre sorunlarına yaklaşımları ve bu alanda politika belirleme girişimleri, Topluluğun bu alanı önemsemesine zemin hazırlamıştır. Ayrıca çevre sorunlarının geniş alana yayılması ve sınır tanımaması, AB üye ülkelerinin bu alanda dayanışma içinde ortak bir politika belirleme ihtiyacını ortaya çıkarmıştır (Talu, 2013: 189). Temel uygulama alanları hava, su, atık, doğa koruma, endüstriyel kirlilik, kimyasallar, gürültü kirliliği ve iklim değişikliği olan AB Çevre Politikası; çevreyi korumak, sorunları kaynağında önlemek, doğal kaynakları verimli ve sürdürülebilir kullanmak, insan sağlığını güvenceye almak ve nihayetinde yaşam standartlarını en üst düzeye yükseltmek gibi birçok politika alanının hedefleriyle bütünleşmiş bir yönetim anlayışı sunan dinamik bir politika alanıdır (İKV, 2018c). AT’de 1972 yılından itibaren Topluluğun çevre politikalarını üretmek amaçlı oluşturulan (Talu, 2013: 190) ve bütünleşmiş çevre yönetimi anlayışını açıklayan “Çevre Eylem Programları” (ÇEP), bu politika alanının gelişmesini hızlandırmıştır. Küresel sorunların çözümüne etkili çözümler sunulmasına olanak sağlayan ÇEP’in son dönemi olan Yedinci Program, 2014-2020 yıllarını kapsamaktadır (İKV, 2018c). Yedinci ÇEP, giderek artan sistemik risklere cevap verebilecek kadar esnek bir şekilde tasarlanmış uzun vadeli bir çevre stratejisi belirlemekte olup mevcut ve gelecek kuşaklar için doğal kaynakları ve sağlığı koruyan, yeşil ve rekabetçi bir ekonomi için rotayı belirleyen bir yaklaşım önermektedir (EC, 2014b: 14). ÇEP’ler AB kurumlarının ve ulusal hükümetlerin ikili sorumluluğundadır (EU, 2018p).

AB Dış ve Güvenlik Politikası: Avrupa için ortak bir savunma örgütü fikri, ikinci Dünya savaşı sonrasında ortaya atılan ama hayata geçirilemeyen Avrupa Savunma Topluluğu (*European Defence Community-EDC*) ve 1948 yılında kurulan Batı Avrupa Birliği (*Western European Union-WEU*) gibi oluşumlara kadar takip edilebilir. Bu çabalara yön veren temel amaç, yirminci yüzyılın ilk yarısında gerçekleşen ve iki dünya savaşı sonucunda harap olmuş ve dünya siyasetinin ağırlık merkezi olma özelliğini yitirmiş olan Batı Avrupa’nın, bir yandan yükselen Sovyet tehdidine karşı güç birliğine gitmesini sağlamak, bir yandan da uzun vadede Avrupalı güçler arasında yeni bir savaşın çıkmasını önlemektir (Tuğtan, 2013; 253). Üye devletler tarafından, bağlılık, karşılıklı

¹⁴ OECD (*Organisation for Economic Co-operation and Development*): Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı.

dayanışma, ortak tutum ve ortak eylem ilkeleri ile yürütüleceği öngörülen ve AB'yi kuran Maastricht Antlaşması'nın üç sütunlu (1. *Topluluk*, 2. *Ortak Dışışleri ve Güvenlik*, 3. *Adalet ve İçişleri*) AB yapısı çerçevesinde ele alınan Ortak Dış ve Güvenlik Politikası (*Common Foreign and Security Policy-CFSP*), başlangıçta Kurucu Anlaşma kapsamı dışında tutulmuştur. Ancak, günümüzde Ortak Dış ve Güvenlik Politikası, ikinci sütun bağlamında yönetilmekte (Tecer, 2007: 122-124) olup AB üye devletlerinin ön planda olduğu ve karar almanın oy birliğiyle gerçekleştirildiği bir alandır. CFSP, dış politika ve güvenlik sorunlarına yönelik ortak ilkeler ve kılavuzlar belirlemek, ortak diplomasi yaklaşımlarıyla ortak eylemler gerçekleştirmek amacıyla geliştirilmiştir (İKV, 2018ç). Çatışmaları çözmek ve uluslararası anlayışı güçlendirmek için tasarlanan CFSP, diplomasi temelinde hareket etmekte; ticaret, insani yardım, güvenlik ve savunma gibi alanlar bu sorunların aşılmasında tamamlayıcı bir rol üstlenmektedir (EU, 2018r).

Adalet ve İçişleri Politikası: AB özgürlük, güvenlik ve adalet alanlarında korumayı ve bunları daha fazla geliştirmeyi amaçlamaktadır. Dış sınır kontrolleri, vize, yasadışı göç, sığınma, polis birimleri arasında iş birliği, organize suçlar ve terörle mücadele, uyuşturucuyla mücadele alanlarında iş birliği, gümrük iş birliği ve adli iş birliği bu politikanın kapsamında yer almaktadır. Politikanın en ayrıntılı kısmını üye ülkeler arasındaki iç sınır kontrollerini ortadan kaldıran Schengen Anlaşması oluşturmaktadır (İKV, 2018d). Adalet ve İçişleri Politikasının temel faaliyet alanları; AB Temel Haklar Sözleşmesi'nde yer verilen kişisel, sivil, siyasi, ekonomik ve sosyal haklara üye ülkeler tarafından uyulmasını gözetmek; yasal göçü organize etmek, yasal olmayan veya düzensiz göçle mücadele etmek; organize suçlar, siber suçlar ve terörizm ile mücadele, silah ve insan kaçakçılığını önleme amacıyla kolluk kuvvetleri ve adli makamlar arasındaki iş birliğini güçlendirmek; bir AB ülkesinde alınan yasal kararların başka ülkelerde tanınması ve uygulanmasının sağlanması ile kaçan suçluların yargılandıkları ülkeye kısa sürede iade edilmeleri için ulusal adli makamlar arasında iş birliğini geliştirmektir. Bu faaliyetleri gerçekleştirmek amacıyla; AB Dış Sınırlar Ajansı (*FRONTEX*¹⁵), Avrupa Polis Ofisi (*EUROPOL*¹⁶), Temel Haklar Ajansı (*FRA*¹⁷) Avrupa

¹⁵ FRONTEX: EU External Borders Agency.

¹⁶ EUROPOL: European Police Office.

¹⁷ FRA: Fundamental Rights Agency.

Yargı Ağı (*European Judicial Network*) gibi kurumlar oluşturulmuştur (İKV, 2018d; EU, 2018s).

AB Eğitim ve Gençlik Politikası: AB'ye üye her devlet kendi eğitim ve öğretim sistemlerinden sorumlu olup, AB'nin bu alandaki rolü, ortak hedefler belirlenmesine ve iyi uygulamaların paylaşılmasına yardımcı olmaktır (EU, 2018ş). Üye devletlerin eğitim programlarının tamamlanması, üye ülkeler arasında iş birliğini sağlama, ortak öğretim ve eğitim programları, yurtdışında eğitim, diplomaları karşılıklı tanıma, mesleki uzmanlık uygulamaları ve yaşam boyu eğitim olanaklarının sunulması, gençlere Avrupa ve Avrupa bilincinin benimsetilmesi amacıyla bu politika alanı oluşturulmuştur (Tecer, 2007: 133). Ayrıca bu politika kapsamında yurtdışında eğitim görmek, mesleki eğitim almak, staj, gönüllülük faaliyetleri, dil öğrenme ya da e-öğrenme faaliyetlerine yönelik mali destek sağlanmaktadır (İKV, 2018e).

AB Enerji Politikası: AB'nin karşılaştığı en önemli problemler arasında bulunan enerji konusu, fiyatların keskin şekilde yükselme ihtimali ve ithalata yönelik bağımlılığın artması nedeniyle enerji temininin güvenilirliği ve bunun ekonomiye etkisi açısından önem arz etmektedir (İKV, 2018f). AB Enerji Politikası'nın amaçları genel olarak Topluluğun rekabet edebilirliğine katkı sağlamak, enerji arz güvenliğini temin etmek, sürdürülebilir kalkınma temelinde çevrenin korunmasına katkıda bulunmak olarak ifade edilmektedir. Enerji Politikası bu amaçlar arasında bir denge kurmayı hedeflemekte olup AB mevzuatı, rekabet gücü yüksek, güvenli ve sürdürülebilir enerji piyasaları oluşturulması, kalitenin artırılması, tüketiciye daha fazla seçenek ve daha ucuz fiyatlar sunulabilmesi amacıyla enerji piyasalarında serbestleşmeyi sağlayıcı düzenlemeleri içermektedir (ABB, 2020a).

AB Kültür Politikası: Avrupa'nın paylaşılan kültürel mirasını korumak ve herkes tarafından erişilebilir kılmak için çalışan AB, Avrupa'daki sanat ve yaratıcı endüstrileri desteklemekte ve teşvik etmektedir (EU, 2018t). Kültür politikası kapsamında “dil, edebiyat, tiyatro, sinema, dans, yayıncılık, sanat, mimari, el sanatları” gibi birçok farklı dalda kültürel çeşitlilik sergileyen AB'nin amacı, bünyesinde bulunan bu kültürleri korumak ve herkes tarafından ulaşılabilir kılmaktır (İKV, 2018g).

AB Araştırma ve Yenilikçilik Politikası: Teknoloji konusunda AB'nin rakiplerine karşı rekabet gücünü artırmak ve AB'yi dünyanın en büyük bilgi temelli ekonomisine dönüştürmesi amaçlanmaktadır (İKV, 2018ğ). Bu kapsamda 2020 yılına kadar AB üye devletleri, GSYİH'lerinin %3'ünü (%1 kamu finansmanı, %2 özel sektör yatırımları için) Ar-Ge faaliyetlerine ayırma konusunda teşvik edilmişlerdir. Bu teşvikle 3,7 milyon istihdamın yaratılacağı ve AB'nin GSYİH'nin yıllık 800 milyar euroya çıkması öngörülmüştür (EU, 2018u). AB'yi yaşamak ve çalışmak için daha iyi bir yer haline getirmeye katkıda bulunan araştırma ve yenilikçilik, Avrupa Komisyonu'nun istihdam, büyüme ve yatırımları artırma stratejisinin merkezinde yer almaktadır. Araştırma ve yenilikçilik, Ebola salgınları, mülteci krizi, iklim değişikliği ve enerji gibi uzun vadeli toplumsal zorluklar ya da acil sorunları çözmek için gerekli bilgi ve çözümleri sağlamanın yanında sağlık, ulaşım ve güvenliği iyileştirerek insanların hayatlarını kolaylaştırmaya yardımcı olmaktadır (EC, 2016a: 3).

AB Tarım Politikası: Tarımsal verimliliği artırmak, tüketicilere uygun ve istikrarlı fiyatlar ile gıda temin etmek ve çiftçilere adil yaşam standartları sağlamak amacıyla oluşturulmuş olan AB Tarım Politikası'nın ortaya çıkışında, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Avrupa'da gıda yetersizliği riskinin ortaya çıkması, çiftçilerin gelirlerinin korunması ve artırılması, üye ülkelerin uyguladıkları tarım politikaları ve piyasa mekanizmalarının arasındaki farklılıkları gidermenin gerekliliği öncü olmuştur (İKV, 2018h). AB Tarım Politikası, son yıllarda, yeni zorluklarla karşı karşıya olan çiftçilere ve aynı zamanda değişen toplumsal tutumlara yanıt olarak önemli derecede gelişmiştir. Daha yeşil tarım uygulamaları, araştırma ve bilginin yayılması, çiftçilere yönelik daha adil bir destek sistemi ve gıda zincirindeki çiftçiler için daha güçlü bir konum gibi konularda reformlar yapılmıştır (EU, 2018ü). Günümüzde son derece hayati bir öneme sahip olan tarım ve gıda üretimi, ekonominin ve toplumun temel unsurlarıdır. AB, 11 milyon çiftliğe ve tarımda düzenli olarak çalışan yaklaşık 22 milyon kişiye sahip olup tarım ve gıda sektörleri, AB'de yaklaşık 44 milyon kişiye istihdam sağlamaktadır (EC, 2017: 4).

AB Ticaret Politikası: Genel anlamda AB'nin ekonomik bütünleşme sürecinin sürekliliği için gereksinim duyulan iç pazar hedefi doğrultusunda, üye devletlerin dış ticaret politikalarının ortak kurallarla belirlenmesi kapsamında oluşturulmuş düzenlemeler bütünü (İKV, 2018ı) olarak ifade edilen AB Ticaret Politikası, üye devletler arasında

gümrük birliğinin sağlanması, gümrük vergileri ve miktar kısıtlamaları gibi önlemlerin kaldırılması, dışarıya karşı ortak bir gümrük tarifesi ve ortak bir ticaret politikası uygulanması, Topluluğun başlangıç döneminden bu yana Kurucu Antlaşmalar'da en çok önem verilen politika alanları içinde yer almıştır. Topluluk iç pazarını bütünleştirme, dışarıdan gelen haksız rekabete karşı koruma ve uluslararası ticaretin serbestleştirilmesine katkıda bulunma hedefleri doğrultusunda uygulanan AB Ticaret Politikası, üye ülkeler arasında bir gümrük birliğinin kurularak, ortak çıkarlar doğrultusunda hareket etmeyi amaçlamaktadır (Tecer, 2007: 102). AB Ticaret Politikası aynı zamanda çocukları ve zorla çalıştırmayı azaltmayı da amaçlamaktadır (EU, 2018v).

AB Ulaştırma Politikası: AB'nin en önemli ortak politika alanlarından biri ve temel amaçları; iç pazarın tamamlanması, sürdürülebilir kalkınmanın sağlanması, ulaşım ağlarının Avrupa genelinde yaygınlaştırılması, güvenliğin artırılması ve uluslararası iş birliğinin teşvik edilmesi şeklinde ifade edilebilen (İKV, 2018i) bir politika alanı olan AB Ulaştırma Politikası, çalışmanın diğer bölümlerinde detaylı olarak incelenmiştir.

3. AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE İLİŞKİLERİ

Tarihte benzeri görülmemiş türde bir uluslararası bütünleşmeyi esas alan AB, kurulduğu günden bugüne, çeşitli dönemlerde birtakım krizlerle karşı karşıya kalmış olsa da bütünleşme yolunda oldukça önemli bir yol almıştır. Son birkaç yüzyıldır Avrupa'daki gelişmelerden çok büyük ölçüde etkilenen Türkiye, oluşturulan bu yapı karşısında da ilgisiz kalmamıştır (Bozkurt, 1992: 9'dan aktaran; Erden, 2012: 380). Laik ve demokratik ilkeleri benimsemiş, Batı dünyası ile ortak sınıra sahip Türkiye, Tanzimat'tan bu yana Batı'ya yönelmiş dünyadaki tek Müslüman ülkedir. Türkiye, AB ülkeleri ile tarihi ilişkileri bulunan, dünya üzerinde mevcut 57 İslam ülkesi arasında ekonomik, politik, sosyal ve kültürel alanlarda en gelişmişler arasında yer alan ve hayat tarzı olarak da kendi kültürel değerlerini koruyarak Batı'yı seçmiş bir ülkedir (Karlık, 2014: 118).

Türkiye, Cumhuriyetin kuruluşundan beri, Batı medeniyetinden faydalanmaya ve Avrupa ülkeleri ile olan ilişkilerini geliştirmeye büyük önem vermiştir. Büyük önder Atatürk, Türkiye'nin, çağdaş bir toplum yapısına kavuşması ve ileri uygarlık seviyesine ulaşmasında, askerlik hayatı boyunca savaştığı, Batılı Ülkelerin oluşturduğu uygarlığın dışında kalmasını arzu etmemiş ve bu konudaki tercihini, 29 Ekim 1923 tarihli

konusmasında şöyle ifade etmiştir (Karluk, 1998: 365'ten aktaran; Erden, 2012: 380):
“Memleketimizi asrileştirmek istiyoruz. Bütün çalışmalarımız Türkiye’de asri binaenaleyh batılı bir hükümet vücuda getirmektir. Medeniyete girmek arzu edipte Batıya yönelmemiş millet hangisidir?”

3.1. Ortaklık Başvurusu ve Ankara Anlaşması

Cumhuriyetin kurulmasından sonra hızlanan “Batılılaşma” hareketleri Türkiye’yi, uluslararası düzeyde faaliyet gösteren siyasi ve güvenlik oluşumlarına katılmaya yönlendirmiş ve Türkiye bu dönemde Avrupa Konseyi, OECD ve NATO¹⁸’ya üye olmuştur. Türkiye’nin AB yönelimi de benzer şekilde bu dönemde gerçekleşmiştir.

Türkiye, altı Batı Avrupa ülkesinin aralarında imzaladıkları Roma Antlaşması’nın 1958 yılında yürürlüğe girmesinden 19 ay sonra, Batının en önemli ekonomik kuruluşu olan AET’ye, Roma Antlaşması’nın 238’inci maddesi uyarınca “ortak üye” (*associate member*) olmak için, 31 Temmuz 1959 tarihinde Topluluklar Konseyine başvuruda bulunmuştur. Türkiye, 15 Mayıs 1959 tarihinde başvuru yapan Yunanistan’dan sonra, AET’ye “ortak üye” olmak için başvuruda bulunan ikinci ülkedir (Manisalı, 2001: 80’den aktaran; Erden, 2012: 381).

Tecer (2007), Türkiye’nin ortaklık bağı kurmak için AET’ye yapmış olduğu başvuruda önemli rol oynayan faktörleri aşağıdaki gibi sıralamıştır (Tecer, 2007: 163-164):

- Savaş sonrasında SSCB¹⁹’nin Doğu Avrupa’daki yayılmacı politikasının oluşturduğu güvenlik tehdidi,
- Batı Avrupa’nın o sıradaki önemli ekonomik, siyasi ve askeri amaçlı kuruluşlarında (OEEC²⁰, Avrupa Konseyi ve NATO) yerini almış olan Türkiye’nin, “siyasi iş birliği ve bütünleşme” nihai amacıyla 1957 yılında oluşturulan AET’ye de katılarak, Batılı kimliğini tüm dünyaya bir kez daha göstermek istemesi,

¹⁸ NATO: North Atlantic Treaty Organization, Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü.

¹⁹ SSCB: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği.

²⁰ OEEC: Committee of European Economic Co-operation, Avrupa Ekonomik İşbirliği Örgütü.

- Gümrük birliğine dayalı bir ortaklık ilişkisi çerçevesinde Türkiye'nin toplam ihracatında o sırada yaklaşık %35 yer tutan Topluluk lkeleri ile dış ticareti daha da geliştirme amacı,
- Ortaklık ilişkisi ile AET'den önemli miktarda ve elverişli koşullarla "dış fon kaynağı" sağlanabileceği beklentisi,
- 15 Temmuz 1959'da AET'ye başvuruda bulunmuş olan Yunanistan'dan Topluluk ile bütünleşme sürecinde geri kalmama düşüncesi.

11 Eylül 1959 yılında yapılan AET Bakanlar Konseyi toplantısı sonucunda Türkiye'nin başvurusu olumlu karşılanmış ve Komisyon, Türkiye ile ortaklık şartlarını belirlemek için görüşmeler yapmakla görevlendirilmiştir (Karluk, 1998: 369'dan aktaran; Erden, 2012: 381). 28 Eylül 1959-25 Haziran 1963 tarihleri arasında Türkiye ile Topluluk arasında süren uzun bir müzakere döneminin ardından, 12 Eylül 1963'te Ankara'da "Ankara Anlaşması" imzalanmıştır. Anlaşma hem topluluk yesi ülkelerin Parlamentoları hem de TBMM tarafından onaylanarak, 1 Aralık 1964 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Tecer, 2007: 164).

Türkiye'yi AET'ye ortak ye yapan, taraflar arasında bir gümrük birliğine dayanan ve ileride tam yeliği ngren Ortaklık Anlaşması'nın tam adı "*Türkiye ile Avrupa Ekonomik Topluluğu Arasında Bir Ortaklık Yaratan Anlaşma*"dır. Fakat Ankara'da imzalandığı için "Ankara Antlaşması" olarak anılır (Karluk, 1998: 381-382'den aktaran; Erden, 2012: 382). Bu Anlaşma'nın amacı, 2'nci maddede şu şekilde belirtilmiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2018): "*Türkiye ekonomisinin hızlandırılmış kalkınmasını ve Türk halkının çalıştırılma seviyesinin ve yaşama şartlarının yükseltilmesini sağlama gereğini tümü ile göz önünde bulundurarak, Taraflar arasındaki ticari ve ekonomik ilişkileri aralıksız ve dengeli olarak güçlendirmeyi teşvik etmektedir.*"

Anlaşma'nın 2'nci maddesinde belirtilen amaçların gerçekleştirilmesi için 3, 4 ve 5'inci maddelerde gösterilen şartlara ve usullere göre bir gümrük birliğinin gittikçe gelişen bir şekilde kurulması hedeflenmiştir (Erden, 2012: 383). Anlaşma ile Türkiye'nin Topluluğa tam üyeliğinin, *hazırlık, geçiş ve son dönem* olmak üzere, üç aşamadan geçerek gerçekleşeceği hükme bağlanmıştır. Ortaklığın  dönemi şu şekilde özetlenebilir (Tecer, 2007: 166):

- *Hazırlık Dönemi*; Türk ekonomisinin AET'nin tek taraflı tavizleri ve yardımlarıyla hızla kalkındırılmasının hedeflendiği bir dönemdir. Başlangıçta beş yıl olarak öngörülmüş; daha sonra uzatılarak 1973'e (*Katma Protokolün yürürlüğe girmesine*) kadar sürmüştür.
- *Geçiş Dönemi*; Süresi 1973'den 1995'e kadar 22 yıl olan geçiş döneminde, sınıflı mamullerde gümrük birliğinin ve emeğin serbest dolaşımının gerçekleştirileceği ve tarım ürünlerinin serbest dolaşıma hazırlanacağı öngörülmüştür. Her iki tarafa da yükümlülükler getiren bu dönemin süresi ve gerçekleşme koşulları, "Katma Protokol" ile düzenlenmiştir. Geçiş döneminin en önemli yükümlülükleri, Türkiye açısından, gümrük birliğini gerçekleştirmek ve Topluluk mevzuatına uyum çalışmalarını başlatmaktır. Topluluk açısından ise, birleşme sürecinde Türkiye'nin ekonomik ve toplumsal kalkınmasını mali yardımlarla desteklemektir.
- *Son Dönem*; Gümrük Birliğine dayanan bu dönemde, taraflar arasında ekonomik mevzuatta ve politikalarda yakınlaşma olması, eşgüdümün sağlanması ve Türkiye'nin Topluluğa tam olarak girebilmek için hazır duruma gelebilmesi öngörülmüştür.

3.2. Katma Protokol ve Geçiş Dönemi

Ankara Anlaşması'nda yer alan hükümlerin Türkiye'nin ekonomik durumuna uygun bir biçimde yürürlüğe konulmasını sağlayan ve 64 maddeden oluşan bir "uygulama anlaşması" olan Katma Protokol (Can, 2014, 9), Ortaklık Konseyi'nin 19 Kasım 1970 tarihli toplantısında kabul edilmiştir (Tecer, 2007: 167-168). 5 Temmuz 1971'de TBMM'de ve 22 Temmuz 1971'de Cumhuriyet Senatosunda onaylandıktan sonra, 1 Eylül 1971 tarihinde kanunlaşmış; üye ülke parlamentolarında onaylandıktan sonra, 1 Ocak 1973'de yürürlüğe girmiştir (Manisalı, 2001: 87'den aktaran; Erden, 2012: 384). Anlaşma'nın 4'üncü Maddesine göre bir "Geçiş Dönemi" öngörülmüş ve belirtilen Geçiş Dönemi'nin gerçekleşme şartları, usul ve süreleri, bu Protokol ile tespit edilmiştir (ABB, 2018ç). Böylece geçiş dönemi resmen başlamıştır.

Geçiş dönemi süresince birliğin nasıl gerçekleştirileceğini belirleyen Katma Protokol; gümrük birliği, işgücünün serbest dolaşımı, yabancı sermaye, yerleşme serbestisi, ihracatın desteklenmesi ve mali yardımlar gibi temel konularda hükümler

içermekte olup Katma Protokol'ün geçiş dönemine ilişkin temel ilkeleri ise şunlardır (Can, 2014, 9):

- Taraflar arasındaki ilişkilerin karşılıklı ve dengeli olması,
- Taraflar arasında aşamalı bir şekilde gümrük birliğinin kurulması,
- Taraflar arasındaki ortak faaliyetlerin geliştirilmesi ve ekonomi politikalarının yakınlaştırılması.

3.3. Tam Üyelik Başvurusu ve Gümrük Birliği

Türkiye, 14 Nisan 1987 tarihinde Roma Anlaşması'nın, herhangi bir Avrupa ülkesine topluluk üyesi olma hakkı tanıyan, 237'nci maddesine dayanarak AT' ye tam üyelik başvurusunda bulunmuştur (Tecer, 2007: 166). Avrupa Komisyonu Türkiye'nin tam üyelik başvurusu ile ilgili görüşünü 18 Aralık 1989'da bildirmiş ve bu görüş Konsey tarafından 5 Şubat 1990'da benimsenmiştir. Komisyon görüşünde, Türkiye'nin tam üye olabilme özelliğine sahip olduğu belirtilmiş ve ikili ilişkilerin geliştirilmesine vurgu yapılmıştır. Ancak, AT'nin kendi içindeki reformları tamamlamadan önce yeni bir üye kabul etmeye hazır olmadığı; Türkiye'nin de tam üye olabilmek için siyasi, sosyal ve ekonomik alanlarda ilerlemeler kaydetmesi gerektiği öne sürülerek, Türkiye ile tam üyelik müzakerelerine başlanmasına onay verilmemiştir (Palabıyık ve Yıldız, 2006: 74'ten aktaran; Erden, 2012: 387).

Komisyon, henüz erken olan katılım müzakereleri yerine, Türkiye ile ilişkilerin; gümrük birliği sürecinin tamamlanması, mali iş birliğinin yeniden başlatılması, sanayi ve teknolojik iş birliği ile siyasal ve kültürel bağların güçlendirilmesi doğrultusunda geliştirilmesini önermiştir. İlişkilerin güçlendirilmesi önerisi Türkiye tarafından da olumlu karşılanmış ve gümrük birliğinin Katma Protokolde öngörüldüğü şekilde gerçekleştirilmesine yönelik hazırlıklara başlanmıştır (Tecer, 2007: 175). Yukarıdaki gelişmeler kapsamında, Türkiye'nin tam üyelik başvurusu, olumlu olarak sonuçlanmamış ve amacına ulaşmamış olsa da o dönemde karşılıklı ilişkilerin canlanmasına olanak sağlamış ve gelinen bu süreçte "Gümrük Birliği" yolundaki çalışmalar hız kazanmıştır.

Gümrük Birliği'nin 1995 yılında tamamlanması için yapılan hazırlıklar ve yürütülen müzakereler sonunda, 6 Mart 1995'de Brüksel'de 36'ncı Dönem Ortaklık

Konseyi Toplantısı gerçekleştirilmiş ve “Gümrük Birliğinin Son Döneminin Uygulamaya Konmasına” İlişkin 1/95 sayılı Karar kabul edilmiştir. Bu karar ile Türkiye ve AB arasındaki Gümrük Birliği 1 Ocak 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Can, 2014: 13). Böylece 1963 tarihli Ankara Anlaşması ile Topluluğa uyum için ortaya konulan ve Katma Protokol’de öngörülen 22 yıllık “Geçiş Dönemi” AB ile Türkiye arasında Gümrük Birliği’nin yürürlüğe girmesiyle tamamlanmış, Türkiye’nin AB’ye katılımı sürecinde “Son Dönem”e geçilmiştir (ABB, 2018d). Türkiye’nin AB ile bütünleşme hedefine yönelik ortaklık ilişkisinin en önemli aşamalarından biri olan Gümrük Birliği, Türkiye-AB ilişkilerine farklı bir boyut kazandırmıştır (ABB, 2018e). Ayrıca, AB ve Türkiye arasında Gümrük Birliği ile ekonomik ve ticari alanda sağlanan iş ortamı, Gümrük Birliği kapsamında olmayan enerji, ulaşım, çevre, bilim, adalet, içişleri ve kültür gibi diğer alanlarda da iş birliğinin gelişmesine katkıda bulunmuştur (Palabıyık ve Yıldız, 2006: 76-77’den aktaran; Erden, 2012: 388).

Türkiye-AB arasındaki Gümrük Birliği, gümrük vergileri ve miktar kısıtlamalarının kaldırılması yanında üçüncü ülkelere ilişkin gümrük tarifesinin uyumlaştırılmasını ifade eden geleneksel anlamdaki gümrük birliği ilişkisinden çok daha ileri bir bütünleşme çerçevesi belirlemiş ve bu tip bir ilişkinin ötesine geçen yükümlülükler içermiştir. AB’nin İç Pazar mevzuatı doğrultusunda hazırlanmış olan ve Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği ilişkisinin biçimini ortaya koyan 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı’nın kapsadığı başlıca alanlar aşağıdaki şekilde özetlenebilir (İKV, 2018j):

- *Malların serbest dolaşımı*; gümrük vergileri ve miktar kısıtlamalarının kaldırılması ve AB Gümrük Kodu’na uyum,
- *Ortak Ticaret Politikası*; Ortak Gümrük Tarifesi’ne uyum, tercihli ticaret anlaşmaları, özerk yönetim,
- *Ticarette teknik engellerin kaldırılması*; teknik mevzuat uyumu,
- *Yasal düzenlemeler*; fikri ve sınaî mülkiyet hakları, rekabet kuralları, kamu alımları,
- *Kurumsal iş birliği*; ortaklık kurumların oluşumu.

3.4. AB'nin Genişleme Süreci ve Türkiye

1990'lı yıllar, Soğuk Savaş'ın sona ermesine sahne olmuş ve AB, Soğuk Savaş'ın sona erdiği bu yeni jeopolitik döneme iki önemli hamleyle hazırlanmıştır. Bunlardan ilki, derinleşmeyi sağlayan ve Avrupa Topluluklarından AB'ye geçişi düzenleyen Maastricht Antlaşması; ikincisi ise Avrupa bütünleşme tarihinin en büyük genişleme dalgasının planlanmasıdır (Özen: 2014, 110).

Genişleme dalgasının planlanması kapsamında atılan ilk adım, 1993 Kopenhag Zirve Toplantısı'nda alınan kararlar çerçevesinde, eski Varşova Paketi ülkeleri olan Merkezi ve Doğu Avrupa ülkelerini kapsayan bir genişleme sürecinin başlatılmış olmasıdır (Erden, 2012: 388). İlgili ülkelere yönelik olarak Zirve sonuç bildirgesinde saptanmış olan koşullar, Kopenhag Kriterleri olarak adlandırılmaktadır (Özen: 2014, 110). Söz konusu kriterler; siyasi, ekonomik ve Topluluk mevzuatının benimsenmesi olmak üzere üç grupta toplanmış olup siyasi kriterlere uyumun katılım müzakerelerinin açılması için ön koşul olduğu belirtilmiştir (İKV, 2018k).

Bu süreçte, 16 Temmuz 1997 tarihinde, AB'nin genişleme sürecini değerlendiren ve genişlemeye ilişkin stratejisine temel oluşturan, "Gündem 2000 Raporu" Avrupa Komisyonu tarafından açıklanmıştır. Hazırlanan bu Rapor'da Merkezi ve Doğu Avrupa Ülkeleri ile Güney Kıbrıs Rum Kesimi'nin iki dalga şeklinde AB'ye üye olmaları öngörülmüş, fakat Türkiye genişlemenin kapsamına dahil edilmemiştir (İKV, 2018k). Gündem 2000 raporunda Türkiye hakkında, Gümrük Birliği'nin olumlu bir biçimde işlediği ve AB-Türkiye arasındaki ilişkilerin geliştirilmesinde sağlam bir dayanak oluşturduğu, ancak Türkiye'nin siyasi ve ekonomik sorunlarının devam ettiği ve bu sorunlara çözüm bulunması gerektiği ifade edilmiştir (Erden, 2012: 389).

Soğuk Savaş sonrası dönemde, AB'nin doğruya doğru genişleme hamlesinde önemli bir gelişme olan 1997 Lüksemburg Zirvesi (Özen: 2014, 112), 12-13 Aralık 1997 tarihleri arasında gerçekleştirilmiş, Zirve'de ekonomik ve parasal birlik konuları ele alınmış ve AB Komisyonu'nun Gündem 2000 önerisi değerlendirilmiştir. Genişleme ile ilgili olarak, gerekli kriterleri sağlayan Merkezi ve Doğu Avrupa ülkeleri ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ile tam üyelik müzakerelerinin başlatılmasına karar verilmiş, gerekli takvim, usul ve destek mekanizmaları belirlenmiştir (Karlık, 2014: 201).

Lüksemburg Zirvesi'nde, Türkiye'nin AB'ye üyelik için "ehil olduğu" teyit edilmiş olsa da Türkiye aday ülkeler arasına alınmamış ve genişleme sürecinin dışında bırakılmıştır. Bunun yerine, Türkiye'de üyelik müzakerelerini ele almayı sağlayacak siyasi ve ekonomik şartların henüz oluşmadığı gerekçesiyle, Türkiye'yi üyeliğe hazırlamak ve her alanda AB'ye yaklaştırmak için bir strateji öngörülmüştür. Bu strateji; Ankara Anlaşması potansiyelinin geliştirilmesini, Gümrük Birliği'nin derinleştirilmesini, çeşitli programlara ve ajanslara katılımın sağlanmasını, mali iş birliğinin uygulamaya koyulmasını ve mevzuatın yakınlaştırılmasını kapsamıştır (İKV, 2018k). Aday ülke statüsü verilmeyen ve "Katılım Stratejisi" içine alınmayan Türkiye, Lüksemburg zirve kararlarıyla bir bakıma adaylık öncesi bir konumda kalmış ve katılım sürecine hazırlık aşamasında değerlendirilmiştir (Özen: 2014, 113).

Devamında, 15-16 Haziran 1998 Cardiff Zirvesi'nde, Avrupa Komisyonu'nun her aday üye ülke için 1998'den başlayarak, her yılsonunda bir rapor sunmasını öngören dönemsel gözden geçirme mekanizması içine Türkiye'de alınmıştır. Böylece, Avrupa Komisyonu, Cardiff Zirvesi kararları doğrultusunda, Türkiye için hazırladığı "1'inci İlerleme Raporu"nu 4 Kasım 1998 tarihinde Türkiye'ye iletmiştir (Tecer, 2007: 180).

Aralık 1999'da yapılan Helsinki Zirvesi genişleme politikası açısından bir başka önemli zirvedir. 10-11 Aralık 1999 tarihleri arasında gerçekleştirilen Zirve'de, genişleme ile ilgili olarak önemli kararlar alınmış ve Türkiye'ye aday ülke statüsü tanınmıştır (Karlık, 2014: 209-210). Türkiye için önemli olan Helsinki Zirvesi kararlarıyla, AB, Türkiye'yi Merkezi ve Doğu Avrupa için oluşturduğu katılma sürecine dahil etmiş ve tam üyeliğe aday ülke sayısı 13 olmuştur. Zirve kararında "Türkiye diğer aday ülkelere uygulanan kriterler temelinde AB'ye katılmaya yönelmiş bir aday devlettir" denilerek Lüksemburg Zirvesi'nden farklı bir tutum ortaya konmuştur (Özen: 2014, 113).

Helsinki Zirvesi kararlarına göre, Türkiye'nin, diğer aday ülkeler gibi bir Katılım Öncesi Stratejisi'nden yararlanacak olması ve böylece, Türkiye'nin, topluluk programları ve ajansları ile aday ülkeler ve Birlik arasında, katılım süreci çerçevesinde yapılan toplantılara katılma imkanına erişmesi önemli bir gelişmedir (Erden, 2012: 390-391). Ayrıca, adaylık sürecindeki önemli gelişmelerden bir diğeri de Türkiye için ilk "Katılım

Ortaklığı Belgesi²¹”nin 8 Mart 2001 tarihinde Bakanlar Konseyi tarafından onaylanması ve KOB’da yer alan öncelikler doğrultusunda, Türkiye tarafından hazırlanan “Ulusal Program”ın 19 Mart 2001 tarihinde kabul edilmesidir (Tecer, 2007: 199-200).

Bu dönemde, Temel hak ve özgürlüklerin kapsamını genişleten, demokrasi, hukukun üstünlüğü, düşünce ve ifade özgürlüğü ile insan hakları gibi alanlarda var olan düzenlemeleri güçlendiren ve güvence altına alan reformlar sürdürülmüştür. Bu çerçevede 2002-2004 yılları arasında sekiz Uyum Paketi, 2001 ve 2004 yıllarında da iki Anayasa Paketi TBMM’de kabul edilmiştir (ABB, 2018e).

12-13 Aralık 2002 tarihinde gerçekleştirilen AB Konseyi Kopenhag Zirvesi’nde genişleme, Kıbrıs, Türkiye, Avrupa Güvenlik ve Savunma Politikası, Ortadoğu ve Irak gündem konularını oluşturmuştur. Zirve’nin sonuç bildirgesinde, Türkiye ile katılım müzakerelerinin başlatılmasına ilişkin süreçle ilgili olarak, Aralık 2004’te toplanacak Avrupa Zirvesi’nde Kopenhag siyasi kriterlerinin karşılandığına karar verilmesi durumunda katılım müzakerelerinin gecikmeksizin başlatılacağı belirtilmiştir (Karlık, 2014: 232). Bu gelişmeler yanında, 1 Mayıs 2004 tarihi itibarıyla tam üyelik görüşmeleri tamamlanan dokuz aday ülke ile birlikte Kıbrıs (GKRY)’ın AB üyeliğine kabul edileceğinin onaylanmış olması Türkiye’nin tam üyelik süreci açısından önemli bir durumdur (Tecer, 2007: 200-201).

Devam eden süreçte, AB-Türkiye ilişkileri açısından önemli dönüm noktalarından biri daha yaşanmış, 16-17 Aralık 2004 tarihlerinde Brüksel Zirvesi gerçekleştirilmiştir. Zirve’de; genişleme, terörizm, 2007-2013 mali çerçevesi, AB Uyuşturucu Stratejisi ve dış ilişkiler gibi konular tartışılmıştır. Türkiye ile ilgili en önemli kısım, Zirve sonuç bildirgesinin, genişleme başlığı altında ele alınmıştır. Burada, Türkiye’nin diğer aday ülkelere uygulanan kriterler temelinde birliğe aday olduğunun altı çizilmiş, yapılan yasal değişikliklerin uygulamaya konması ile birlikte Türkiye’nin Kopenhag siyasi kriterlerini yeterince karşılamış olduğu belirtilerek müzakerelerin 3 Ekim 2005’te başlayacağı ilan edilmiştir (Aktar, 2014: 80).

²¹ Katılım Ortaklığı Belgesi (KOB), aday ülkenin, tam üyeliğe geçiş sürecinde kısa ve orta vadede ilerleme kaydetmesi gereken öncelikli alanları belirleyen bir yol haritası olarak tanımlanır (Tecer, 2007: 199-200).

Mayıs 2004'te yeni üye olmuş on ülkenin katılımı ile tarihinin en kapsamlı genişlemesini tamamlayan AB, Aralık 2004 Brüksel Zirvesi'nde aldığı kararla, Türkiye-AB ilişkilerini yeni bir aşamaya taşımış (İKV, 2018l) ve 3 Ekim 2005 tarihinde Lüksemburg'da yapılan Hükümetlerarası konferansla Türkiye'nin AB'ye katılım müzakereleri resmi olarak başlamıştır (DTM, 2007: 470). Bu gelişme ile Türkiye-AB ilişkileri açısından önemli bir dönüm noktası daha yaşanmış ve Türkiye, AB üyelik sürecinin son aşamasına girmiştir.

AB'ye katılım müzakerelerinin başlaması ile Türkiye hakkında "Müzakere Çerçeve Belgesi" yayımlanmış ve bu kapsamda şu ana kadar 16 fasıl müzakerelere açılmış, bir tanesi geçici olarak kapatılmıştır (ABB, 2018e). Müzakereler, AB'nin 35 fasıl altında toplanan ve binlerce yasaya karşılık gelen müktesebatının ya da ortak yasal mevzuatının aday ülke Türkiye tarafından benimsenmesinin ve uygulamaya konmasının taraflarca nasıl yönetileceği, yönlendirileceği ve sonlandırılacağı anlamına gelmektedir (Aktar, 2014: 80).

3.5. AB-Türkiye Ortaklık İlişkisinin Kurumsal Yapısı

Türkiye ile AT arasında 1963 yılında Ankara Anlaşması ile kurulan ortaklık ilişkisinin yürütülmesi, geliştirilmesi amacıyla kurumsal bir yapı ve bazı ortaklık kurumları oluşturulmuştur. Ortaklık ilişkisi açısından büyük önem taşıyan bu yapının içinde bulunan organlar bu başlık altında aşağıdaki paragraflarda kısaca açıklanmıştır.

Ortaklık Konseyi; Ankara Anlaşması'nın 6'ncı maddesi ile kurulmuştur (Tecer, 2007: 176). Konsey bu ortaklık ilişkisinin uygulanmasına ve geliştirilmesine yönelik her türlü düzenlemeyi yapmak ve Ankara Anlaşması'yla belirlenen amaçlara ulaşılmasını sağlamak üzere temel karar organı olarak oluşturulmuştur (ABB, 2018f). Ortaklık Konseyi, Türkiye Cumhuriyeti Hükümetini temsil eden üyeler, AB üyesi devletlerin hükümetlerini temsil eden üyeler ile Bakanlar Konseyi ve Avrupa Komisyonundan katılan üyelerden oluşmaktadır (Tonus, 2014: 57). Dönem başkanlığı altı ayda bir değişmekte ve sıra ile yapılmaktadır (ABB, 2018g).

Ortaklık Komitesi; Ortaklık Konseyinin 3/64 sayılı Kararı ile kurulmuş olan ve yapısı Ortaklık Konseyine benzeyen yardımcı bir organdır (DTM, 2007: 292). 1964

yılında kurulmuş olan Ortaklık Komitesinin görevi, Ortaklık Konseyinin vereceği talimatlara uygun olarak, ortaklık ilişkisiyle ilgili teknik sorunlar üzerinde incelemeler yapmak ve Ortaklık Konseyinin gündemini hazırlamaktır (ABB, 2018ğ).

Karma Parlamento Komisyonu; Ortaklık Konseyi tarafından, Avrupa Parlamentosu ve TBMM arasında Ankara Anlaşması kapsamında geliştirilen iş birliğini sağlamak ve AB-Türkiye ilişkilerini siyasi yönden incelemek amacıyla kurulmuş olup TBMM ve Avrupa Parlamentosunun eşit sayıda temsilcisinden oluşur. Ortaklık Anlaşması'nın uygulanması çerçevesinde danışma ve demokratik denetim görevini yerine getirir. Ortaklık Konseyinin kendisine sunduğu yıllık faaliyet raporunu inceler (ABB, 2018h).

Türkiye-AB Ortak Danışma Komitesi; Türkiye ile AB arasındaki iş birliğinin güçlendirilmesi ve sosyal ve ekonomik diyalogun kurumsallaşması amacıyla oluşturulmuştur (DTM, 2007: 294). AB Ekonomik ve Sosyal Komitesinden ve Türkiye'nin çeşitli ekonomik ve sosyal çıkar gruplarını temsil eden eşit sayıda üyeden oluşur (ABB, 2018ı). Komitenin görevi, AB ile Türkiye arasında karşılıklı anlayış ve bilgilendirme düzeyini yükseltmek ve iki tarafın fayda sağlayacağı olanakları en yüksek seviyeye çıkartmak; AB Ekonomik ve Sosyal Komitesi ile Türkiye'deki çeşitli ekonomik ve sosyal çıkar grupları arasındaki diyalogu geliştirmektir (Tecer, 2007: 178).

Gümrük İşbirliği Komitesi; üye devletlerin gümrük uzmanları, Avrupa Komisyonu birimlerinin gümrük sorunları ile ilgili memurları ve Türk gümrük uzmanlarından oluşan (DTM, 2007: 294) ve Ortaklık Konseyi tarafından Ortaklık Komitesine bağlı olarak kurulan teknik bir komitedir (ABB, 2018i). Karar alma yetkisi olmayan Gümrük İşbirliği Komitesi; Ortaklık Anlaşması'nın gümrüklerle ilgili hükümlerinin doğru ve yeknesak bir şekilde uygulanması amacıyla taraflar arasında idari iş birliğini sağlamak ve Ortaklık Komitesinin gümrük alanında kendisine vereceği görevleri yerine getirmekle yükümlüdür (Tecer, 2007: 178).

Gümrük Birliği Ortak Komitesi; mevzuat uyumunun takibi çerçevesinde bir tavsiye kurumu olarak çalışan, mevzuat ve uygulama arasında farklılıkların oluşmasını engellemek amacıyla teknik nitelikte kararlar alan ve Ortaklık Konseyine görüş bildiren bir komitedir. Türkiye, Avrupa Komisyonu ve üye ülkelerin temsilcilerinden oluşan bir

yapılanma olup tarafların Gümrük Birliği çerçevesinde karşılaştıkları sorunları çözmeye yönelik bir platform oluşturmaktadır (İK V, 2018m).

3.6. Avrupa Birliği Eşgüdüm Kurulu (ABEK)

Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne uyum çalışmalarının eşgüdüm içerisinde yürütülmesini amaçlayan, 2000/3 ve 2014/16 sayılı Genelgeleri yürürlükten kaldıran 2019/22 sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesi 17 Ekim 2019 tarihli ve 30921 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiş ve Genelge uyarınca Avrupa Birliği müktesebatına uyum çalışmalarının yürütülmesi ve eşgüdümü amacıyla Avrupa Birliği Eşgüdüm Kurulu (ABEK) kurulmuştur. Dışişleri Bakan Yardımcısı ve Avrupa Birliği Başkanının başkanlığında ilgili Bakanlıkların Bakan Yardımcıları ve kurumların üst düzey yöneticilerinin katılımıyla yapılan ABEK toplantılarında, AB'ye uyum sürecinde yapılacak çalışmalar ve atılması gereken adımlar değerlendirilmektedir. Kurulun, yılda en az bir kere olmak üzere ihtiyaç duyulan zamanlarda toplanması öngörülmüştür. ABEK toplantıları, kamu kurum ve kuruluşlarıyla, müzakere sürecine ilişkin bir durum değerlendirmesi yapma ve Avrupa Birliği müktesebatına uyum ve uygulamaya ilişkin çalışmaları yönlendirme açılarından önemli platformlardan biridir (ABB, 2021b; Resmi Gazete [RG], 2019).

3.7. AB Uyumuna İlişkin Belgeler ve İlerleme Raporları

Türkiye-AB ilişkilerinin dönüm noktası Helsinki Zirvesi ile Türkiye'nin adaylığı onaylanmış ve diğer aday ülkelerle eşit konumda olacağı açık ve kesin bir dille ifade edilmiştir. Helsinki Zirvesi'nde, adaylığı resmen kabul edilen her ülke için olduğu gibi Türkiye için de KOB hazırlanmasına karar verilmiş ve Türkiye için hazırlanan ilk KOB, 8 Mart 2001 tarihinde AB Konseyi tarafından onaylanmıştır. KOB'da yer alan önceliklerin hayata geçirilmesine yönelik program ve takvimi içeren "Ulusal Program" ise 19 Mart 2001 tarihinde Türk Hükümeti tarafından onaylanmıştır (ABB, 2018e).

AB müktesebatının bir parçası ve aday ülkeler için yol haritası olarak nitelenen bu belgede; üyelik için alınması gereken önlemler, siyasi kriterler, ekonomik kriterler, mevcut durum itibarıyla 35 fasıl, AB müktesebatına uyum başlıkları altında kısa ve orta vadeli öncelikler şeklinde sıralanmaktadır. Ayrıca, söz konusu belgede AB'nin mali

yardımlarına ilişkin hususlar da yer almaktadır. KOB’da yer alan kısa vadeli önlemlerin KOB’un yayım tarihinden itibaren genelde 1-2 yıl; orta vadeli önlemlerin ise 3-4 yıllık bir sürede yerine getirilmesi öngörülmekte ve KOB, ihtiyaçlar çerçevesinde güncellenebilmektedir (ABB, 2018j). Türkiye için 2001 tarihinde yayınlanmış olan KOB, 2003, 2006 ve 2008 yıllarında yeniden gözden geçirilmiştir (ABB, 2018e).

Bağlayıcı bir hüküm olmamakla beraber, Komisyon tarafından hazırlanan her KOB’a karşılık olarak aday ülkenin bir UP hazırlaması beklenmektedir. Kısa bir doküman olan KOB’un içerisinde genel ifadeler yer alırken uyumlaştırma konusunda alınacak tedbirlerin hangi kurumlar tarafından, hangi vadelere, nasıl bir kurumsal yapılanma çerçevesinde ve hangi mali kaynaklar kullanılarak yapılacağı, UP’de detaylı olarak yer almaktadır. UP’nin, KOB’da yer alan tedbir ve süreler ile uyumlu olması esastır. Ancak, UP hazırlıklarında KOB’daki önceliklerin yanında bazı konulara yönelik aday ülkenin öncelikleri de dikkate alınabilmektedir (ABB, 2018k).

AB’ye katılım sürecinde, kısa ve orta vadede gerçekleştirilmesi öngörülen çalışmaları kapsayan, Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı, 2003 ve 2008 yıllarında güncellenmiştir. Ulusal Program; yıllık gerçekleştirmeler, KOB, tarama sonu raporları, müzakere çerçeve belgeleri ve ilerleme raporları dikkate alınarak, yukarıda da belirtildiği gibi ülkenin ihtiyaç ve önceliklerine göre gerektiğinde tekrar güncellenebilir (ABB, 2018l).

AB Komisyonu, üyelik sürecinde bulunan aday ülkelerin uyum konusunda kaydettiği gelişmeleri, Katılım Öncesi Stratejinin bir parçası olarak düzenli bir şekilde AB Konseyi’ne rapor etmekte olup bu raporlar “İlerleme Raporu” olarak adlandırılmaktadır. İlerleme Raporu, KOB ve UP dışında, adaylık statüsü kazanılmasıyla beraber hazırlanmaya başlanan bir belgedir. İlerleme raporuyla, yıllık olarak, aday ülkelerin müktesebata uyum alanında kaydettiği gelişmeler veya bu alanda gözlemlenen eksiklikler Komisyon tarafından değerlendirilmektedir (ABB, 2019a). Müktesebata uyum kadar, Kopenhag kriterlerinin uygulanmasındaki aşama da ilerleme raporlarında yer alır. Komisyon ilerleme raporlarını, kamu kurumlarından ve AB’nin aday ülkede yerleşik AB Delegasyonu’ndan aldığı bilgilere dayanarak hazırlar (Aktar, 2014: 88).

1998 yılından itibaren Türkiye dahil tüm aday ülkeler için hazırlanmış bu raporlar, önceleri “düzenli rapor”; 2005 yılından 2015 yılına kadar “ilerleme raporu”; sonrasında ise “ülke raporu” olarak adlandırılmıştır (ABB, 2019a). Komisyon Türkiye’ye ilişkin ilk ilerleme raporunu, diğer aday ülkelerin ilerleme raporlarıyla birlikte Ekim 1998 tarihinde AB Konseyine sunmuştur (Çalış, 2014: 165). 1998 yılında yayımlanan ilk rapordan bugüne kadar, Komisyon Türkiye’ye ilişkin 22 adet ilerleme raporu yayımlamıştır (ABB, 2020b).



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SİVİL HAVACILIK SİSTEMİ BAĞLAMINDA AB VE TÜRKİYE

4. SİVİL HAVACILIK SİSTEMİ VE SİSTEMİN ULUSLARARASI YAPISI

Bu başlık altında sivil havacılık sistemi, sivil havacılık sistemini düzenleyen yasal düzenlemeler ve otorite konumundaki uluslararası kuruluşlar incelenmiştir.

4.1. Havacılık Olgusu

İnsanoğlunun en büyük hayallerinden biri olan ve ancak son yüzyılda gerçekleştirilebilen uçmak ya da diğer bir ifadeyle havada yol alabilmek, havacılık olgusunu anlayabilmemiz için bir başlangıç noktası kabul edilebilir ise; uçabilen ve uçmayı sağlayan çok geniş çeşitlilikteki araçlar, yani hava araçları ile bu kapsamda gerçekleştirilen faaliyetler havacılık olarak ifade edilebilir.

Cavcar (2017a: 33) havacılığı, hava araçlarının işletilmesi bilimi ve sanatı olarak tanımlamış ve bu tanımda “hava aracı, işletilme, bilim ve sanat” olmak üzere dört kavramın bir araya geldiğini belirtmiştir. “Hava aracı”nın havacılığın temel ögesi olduğunu; bu temel ögenin kullanımının pek çok faaliyeti gerektirdiğini ve bu faaliyetlerin “işletilme” kavramının içinde olduğunu ifade etmiştir. Hava aracının gerek üretimi gerekse işletilmesinin bilimsel kurallar çerçevesinde yapıldığını ve bununla, bu tanımda, “bilim” kavramını kapsadığını; “sanat” kavramı açısından ise, geleneksel olarak anlaşılmanın dışında, bir işin yapılmasında kullanılan ve tipik olarak uygulama yoluyla elde edilen becerinin anlaşılması gerektiğini açıklamıştır.

Havacılığın genel olarak uçuş faaliyetlerinden ibaret olduğu düşünülmesine rağmen havacılık, havadan hafif ya da ağır hava araçlarının gökyüzünde uçuşu yanında bunun sağlanabilmesi için yürütülen dolaylı ya da dolaysız tüm faaliyetleri içeren oldukça geniş bir kavramdır (Küçük-Yılmaz, 2016a: 29). Geçmişte mitoloji ve efsanelere konu olmuş, her devirde keşfetme isteği yüksek insanların ve bilim adamlarının özlemi olan uçmak için gerçekleştirilen faaliyetler ve araçlar tarihsel süreç içerisinde incelendiğinde havacılık olgusu pek çok açıdan daha anlaşılır hale gelebilir.

İnsanoğlunun kendi yaptığı bir araçla uçuşması veya seyahat etmesi fikri insanlık tarihi kadar eski olduğuna şüphe olmamakla birlikte eski uygarlıklarda uçan bir makine yapmak ya da kanat takmak yoluyla uçmak konusunda gerçekleşmiş girişimlerle ilgili bilgiler azdır. Eski belgelerde, masal ve efsanelerde kanatlı ilahlar, hayal ürünü sihirli araçlar, kuşlara binerek veya onlara arabayı çektirerek uçmak gibi olaylardan bahsedildiği görülür. Çok eski ve izleri kaybolmuş uygarlıklarda insanlar uçmak için bugünkülerden çok farklı araçlar yapmış ve çeşitli girişimlerde bulunmuşlardır (Taşkesen, 2006: 28).

Yunan mitolojisinde Daedalus ve oğlu İkarus'un efsanesine göre Kral Minos, Baba Daedalus ve oğlunu Girit Adası'na hapseder. Daedalus'un kaz tüylerinden yaptığı kanatları kullanarak adadan kaçmak istemesi bilinen en eski efsanelerden biridir (Şahin, 2016: 3). Orta Çağ'da ise Rönesans'ın ve insanlık tarihinin büyük dehası, bilim adamı, ressam ve fizikçi Leonardo da Vinci, kuşların uçuşuna ilişkin ilk bilimsel ve teknik araştırmayı yapmış, bunun ışığı altında mekanik araçlarla uçuşun taklit edilme olanaklarını eserlerinde incelemiş ve uçmak, bundan sonra daha somut bir hal almıştır (Taşkesen, 2006: 5).

Türk havacılık tarihinde İmam İsmail Cevheri 1010 yılında kendi yaptığı kapı benzeri kanatları kollarına bağlayarak kendini boşluğa bırakmış ve ilk Türk Hava Şehidi olmuştur. 1159 yılında ise Siracettin-i Türki'nin uçuş denemeleri olmuştur (Şahin, 2016: 3). Osmanlı İmparatorluğu'nda uçmak konusunda çeşitli denemeler olmuş ve bunların en önemlileri; Lodos bir havada Galata Kulesi'nden kuş kanatlarına benzer bir araç takıp kendini boşluğa bırakan ve Üsküdar Doğancılar'a inen Hazerfen Ahmed Çelebi ve Sarayburnu'ndan kendi yapısı bir roket fişeğe binerek yükselen ve denize inen Lagari Hasan Çelebi'nin uçuş denemeleridir (Taşkesen, 2006: 52-53). İlkel havacılık olarak nitelendirilebilecek yukarıda örneklenen dönemlerde, genel olarak kuşlar taklit edilerek uçuş çabası içinde olunulmuştur (Şahin, 2016: 3; Cavcar 2017b: 3).

İnsan gücünün uçmak için yeterli olmadığından anlaşılmasından sonra sıcak hava balonları bulunmuş ve 1783 yılında Montgolfier Kardeşler tarafından icat edilen sıcak hava balonu ile Paris'te ilk insanlı uçuş gerçekleştirilmiştir. Balonculuk, 18. yüzyılın sonlarına doğru yaygın olarak ilgilenilen bir alan olmuş ve zeplin adı verilen yönlendirilebilir ve kumanda edilebilir balonlar üzerinde çalışmalar sürdürülmüştür.

Uzun mesafelerde yolcu ve yük taşıyan ilk hava taşıtı iskeletli dev zeplinler olmuş ve 1929 yılında Graf Zeplin ile bir dünya turu da dahil olmak üzere bir milyon milden fazla uçuş yapılmıştır. Aynı yıllar içinde, Orville ve Wilbur Wright Kardeşler'in üzerinde bir güç kaynağı olmadan uçabilen sabit kanatlı hava taşıtı olan planörler ile uçuş çalışmaları devam etmiş ve yaptıkları denemeler sonucunda 17 Aralık 1903 yılında motorlu bir hava aracı ile ilk uçuşlarını gerçekleştirmişlerdir (Şahin, 2016: 3). Modern havacılık tarihinin başlangıcı sayılabilecek döneme rastlayan bu girişim, gelişen bilim ve teknolojinin katkısı ile havacılığın hızlı bir şekilde büyümesine yol açmış (Kurnaz, 2020b:113); insanoğlunun göklere egemen olabilmesi ise 20'nci yüzyılın başından itibaren motor sorunun çözümlenmesiyle mümkün olabilmıştır (Petit, 1967: 54'ten aktaran; Aydın, 2008: 33).

Sonuç olarak, efsaneler ile başlayan havacılık tarihi Orta Çağda Leonardo da Vinci'nin inceleme ve çalışmalarıyla somut bir hal almış, bunu 1783 yılında ilk balonunun uçuşu ve 1903 yılında ilk uçağın uçuşu takip etmiştir. İkinci Dünya Savaşı havacılık konusunda yeni teknolojilerin uygulandığı bir dönem olmuş ve çok geçmeden, günümüzde, insanoğlu uzayda yerini almıştır (Taşkesen, 2006: 5).

4.2. Havacılıkta Sistem Yaklaşımı ve Sivil Havacılık Faaliyetleri

Sistem, daha önce belirlenmiş amaçları gerçekleştirmek üzere, aralarında ilişki bulunan unsurların ortak bir çaba ile birtakım girdilerin çıktılara dönüştürecek şekilde organize edilmesi sonucu oluşturulmuş bir yapı olarak tanımlanabilir (Küçük-Yılmaz, 2016a: 29).

Yolcu ve yük taşımaya yönelik birbiri ile ilişkili faaliyetlerin ve birimlerin meydana getirdiği bir sistem olan havacılık sektörü; hava yolu işletmeciliği, hava seyrüsefer ve hava trafik kontrol hizmetleri, yer ve ikram hizmetleri, eğitim, bakım, ilgili alt ve üst yapılar ve diğer havacılık faaliyetleri ile bu faaliyetlerin tümünün uluslararası kurallara uygun olarak yönetimi ve denetimiyle ilgili faaliyetleri kapsamaktadır (DPT, 2001: 1).

Havacılık sisteminin temel amacı, mevcut kaynakları etkin bir şekilde kullanarak, uçuş ve bu alandaki yer hizmetlerini en verimli şekilde gerçekleştirmek; havacılık faaliyetleriyle ilgili hizmet, ürün ve bilgi üretmektir. Söz konusu sistemde belirlenen amaçları gerçekleştirmek üzere insan, bilgi, hammadde, para, araç ve gereç şeklindeki

girdiler kullanılmakta olup bu girdiler, havacılık faaliyetleri kapsamında belli bir süreçten geçirilerek havacılık faaliyetlerine ilişkin ürün, hizmet ve bilgi çıktısına, diğer bir ifade ile hava taşımacılığı hizmetine dönüştürülmektedir. Sistem açısından havacılık sektörünü tek başına değerlendirmek neredeyse imkânsız olup sektörün, paydaşları ile birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir. Havacılık sektörünün paydaşları öncelikle kullanıcıları olan toplum, sisteme girdi sağlayan yatırımcılar, çalışanlar, bağlantılı sektörler ve çevre örgütleridir. Bu paydaşlar havacılık sisteminin her aşamasında bulunarak sistemde yaşanan değişimlerden etkilenmektedirler (Küçük-Yılmaz, 2016a: 30).

Sivil havacılık faaliyetleri, askeri havacılık dışında kalan ve neredeyse tüm havacılık faaliyetlerini ifade etmekte olup buradaki en önemli amaç uçuşun emniyetli bir şekilde gerçekleştirilmesidir. Sivil havacılık faaliyetlerinin tanımlanması ülkelerin hukuki düzenlemelerine göre farklılık gösterebilmektedir (Şahin, 2016: 4). ICAO (*International Civil Aviation Organization*)’nun altı başlık altında sınıflandırdığı sivil havacılık faaliyetleri genel hatlarıyla, havacılıkta kullanılan hava araçlarının üretim, bakım ve onarım faaliyetleri; hava araçları ile işletmecilik faaliyetleri; havaalanı yapım ve işletme faaliyetleri; haberleşme, seyrüsefer ve hava trafik hizmetlerinin düzenlenmesi ve işletilmesine yönelik faaliyetler; havacılık meteorolojisi faaliyetleri ve çevre koruma faaliyetleridir (Küçük-Yılmaz, 2016a: 31).

4.3. Hava Taşımacılığı Sistemi

“İnsanların, yükün ve postanın yer ve zaman faydası sağlayacak şekilde, bir hava aracı ile havadan yer değiştirmesi” olarak tanımlanabilen hava taşımacılığı, ulaştırma alt sistemleri içerisinde yolcu ve yük taşımacılığı kapsamında en yeni alt sistemdir. İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra büyük bir gelişme sağlayan hava taşımacılığı, özellikle 1978’de Amerika’da meydana gelen serbestleşme sonrasında kısa sürede çok hızlı teknolojik ve yapısal değişiklikler gösteren bir ulaştırma alt sistemi haline gelmiş olup bu sistem, zamanın öncelikli, maliyetin ikinci planda olduğu durumlarda tercih edilmektedir (Küçük-Yılmaz, 2016b: 11).

Hava taşımacılığı, havacılık sisteminin merkezinde olup sisteminin diğer temel unsurları; hava aracı tasarım, imalat, bakım, havaalanı yönetim ve hava trafik yönetimi yanında denetimi gibi faaliyetlerin tümüdür. Bunlar, hava taşımacılığın emniyetli, güvenli

ve etkin bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için vardır (Gerede, 2002: 3). Aşağıda ayrıntılarıyla incelenecek olan ve yine bu sistemin bir parçası olan sivil havacılık otoritelerinin en temel görevleri ise bu amaca dönük düzenlemelerin tasarlanması ve düzenlemelere uyumun denetlenmesidir.

Hava taşımacılığı sistemi, yerine getirdiği fonksiyonlar açısından ele alındığında; hava aracı, yatırım, bilgi ve insanlar gibi girdileri bir araya getirerek bunlara güvenlik, biletleme, bagaj ve kargo hizmetleri sunan ve sonuçta bir hizmet sunumu yapan bir bütün olarak değerlendirilmektedir (Sarılğan, 2007: 25).

Havacılık sisteminin önemli bir unsuru olan hava taşımacılığı (*air transportation*); hava yolu taşımacılığı (*airline industry*) ve genel havacılık (*general aviation*) faaliyetleri olmak üzere iki ana başlık altında sınıflandırılmaktadır. Bu ayrımın dikkati çeken önemli nokta, yapılan faaliyetlerin ticari kapsamda ya da özel havacılık faaliyetleri kapsamında yapılmasıdır. Bu bağlamda hava yolu taşımacılığı; ticari bir amaç çerçevesinde ücret karşılığı veya kiralama vasıtası ile yolcu veya yükün hava araçları kullanılarak belirli bir noktadan başka bir noktaya transfer edilmesidir. Genel havacılık faaliyetleri ise daha çok özel amaçlar ile genellikle ticari bir kaygı güdülmeden ve küçük ölçekli hava araçları ile yapılan faaliyetlerdir (Küçük-Yılmaz, 2016a: 31-32).

Hava yolu taşımacılığı yapan hava yolu işletmelerinin büyüklükleri, tek uçaklı küçük işletmeler olabileceği gibi yüzlerce hava aracına sahip ve yolcu ve yük kapasitesi çok fazla olan işletmelere kadar uzanmaktadır (Sarılğan, 2007: 27). Genel havacılık ise bireyler ve kamu kuruluşları tarafından farklı amaç ve faaliyetler kapsamında gerçekleştirilmekte olup genellikle ticari bir amaç olmaksızın ve toplum faydası gözetilerek yapılabildiği gibi havayolu taşımacılığına göre daha dar kapsamlı olmak üzere zaman zaman ticari amaçlarda yapıldığı görülmektedir (Gerede, 2002: 88).

Ulaşımın tüm dünyada en hızlı şekilde yapıldığı ulaşım alt sistemi olan hava taşımacılığı sisteminin en önemli bileşenleri emniyet, hız ve verimliliklerdir. Sistem bu üç bileşenin aynı anda sağlanmasıyla etkin bir şekilde kullanılabilir ve bu nedenle sistemin, tüm dünyada geçerli standartları, katı kuralları ve gereklilikleri vardır (Çınar, 2010: 149). Sistem, yapısı gereği ortak kural ve standartların çok ciddi bir biçimde uygulandığı bir alan olup bu alana yönelik denetimin sağlanabilmesi için küresel ve bölgesel nitelikte

yasal düzenlemeler ile uluslararası kurum ve kuruluşlar bu sistemin içerisinde mevcuttur. Aşağıdaki başlıklarda bu kural ve standartlara temel oluşturan yasal düzenlemeler ile uluslararası düzenleyici kurum ve kuruluşlar incelenmiştir.

4.4. Sivil Havacılık Sistemine Yönelik Uluslararası Yasal Düzenlemeler

Günümüzde var olan küresel sivil hava taşımacılığına yönelik yasal düzenlemelerin temelleri 1910'lu yılların sonuna doğru atılmaya başlamıştır. Yirminci Yüzyıl'ın başında sivil amaçlar ile başlayan havacılık faaliyetleri yaşanan iki dünya savaşı sebebiyle askeri alana yönelmiş ve ilk gelişmeler askeri alanda olmuştur. 1900'lerin başında, büyük hava gemilerinin geliştirilmesiyle, Almanya'da yolcu taşımacılığının temelleri atılmıştır. İlk havayolu şirketi de bu dönemde kurulan *Deutsche Luftschiffahrt Aktien Gesellschaft-DELAG*'dır. Diğer taraftan, Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ordusunda bulunan askeri uçaklar posta taşımacılığı yapmak için Amerika Posta İdaresi tarafından kullanılmıştır. Birinci Dünya Savaşı sonrasında sivil hava taşımacılığı faaliyetleri, uçak sayıları, yolcu ve posta taşıma talebi kapsamındaki artış nedeniyle, bu alan için, uluslararası düzeyde düzenleme ve kurallar oluşturulmaya başlanmıştır (Çınar, 2010'dan aktaran; Çınar, 2017: 164). Aşağıdaki başlıklarda bu alanda yaşanan gelişmeler ve çeşitli düzenlemeler incelenmiştir.

4.4.1. Paris Sözleşmesi

Birinci Dünya Savaşı sonrası Paris Barış Konferansı'nda, savaşta yenilen Almanya'ya ticari havacılık alanında verilecek izinlerin kapsamını belirlemek için Müttefikler Arası Havacılık Komisyonu kurulmuş ve bu Komisyondan barış zamanlarında uygulanmak üzere uluslararası hava seyrüseferine yönelik bir sözleşme hazırlaması istenmiştir. Çalışmalar sonucunda hazırlanan ve daha çok Paris Sözleşmesi olarak bilinen "Hava Seyrüseferinin Düzenlenmesine Dair Anlaşma" 27 devlet tarafından 13 Ekim 1919 tarihinde imzalanmıştır. Ancak, imzacılardan ABD, bu Sözleşmeyi onaylamamıştır. Hava seyrüseferi konusunda uluslararası hukukun ilk çok taraflı dokümanı olan Paris Sözleşmesi günümüzde geçerliliğini yitirmiş olsa da hava hukukunun bazı temel kavramlarının oluşturulmasına öncülük etmiştir. Bu Sözleşmenin ilk maddesiyle, devletlerin ülkeleri üzerinde bulunan hava sahasındaki hükümler hakları tanınmış ve ülkenin, topraklar ve karasularından oluştuğu kabul edilmiştir. Bu prensip, günümüz hava hukukunun temelini

oluşturmuştur (Çınar, 2017: 164). Ayrıca, Sözleşmenin uluslararası hava hukukunun gelişimini sağlayan hava araçlarının milliyet ve tescilleri, hava seyrüseferi için hava yollarının tesis edilmesi, uçuşa elverişlilik sertifikaları, kabotaj ve devlet hava araçları gibi konuları içeren hükümleride bulunmaktadır (Milde, 2008: 10-11'den aktaran; Çınar, 2017: 164).

4.4.2. Madrid Sözleşmesi

Havacılık tarihine yön veren uluslararası düzeyde hazırlanan ikinci düzenleme, Madrid Sözleşmesi, Ekim 1926'da bütün Latin Amerika ülkelerini davet eden İspanya öncülüğünde başlamış ve yapılan çalışmalar sonucunda 1 Kasım 1926 tarihinde sadece bazı katılımcı ülkeler tarafından imzalanmıştır. Resmi adı "İber-Amerikan Hava Seyrüseferi Sözleşmesi" olan ve ana hatları ile değerlendirildiğinde Paris Sözleşmesi'ne benzeyen düzenleme gerek yeterli destek görmediği ve gerekse katılımcı ülkelerin daha sonra Paris Sözleşmesi'ni imzalamaları nedeniyle uygulama alanı bulamamıştır (Çınar, 2017: 165).

4.4.3. Havana Sözleşmesi

Havana Sözleşmesi, kıtasındaki yirmi devlet ile beraber ABD tarafından 20 Şubat 1928 tarihinde imzalanmış olup Sözleşmeyi imzalayan devletler "Mutlak ve Münhasır Egemenliği" prensip olarak belirlemiştir. Havana Sözleşmesi, Paris ve Madrid Sözleşmelerinden farklı olarak ticari amaçla kullanılan uçaklara daha çok serbesti tanımıştır. Uluslararası uçuş güzergahları ile trafik haklarını ikili ya da çok taraflı anlaşmalara bırakmış olan bu Sözleşme ile ABD kaynaklı havayolu şirketleri Amerika Kıtası'nda daha rahat uçuş düzenleyebilir hale gelmiştir. Sözleşme, Şikago Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesiyle geçerliliğini yitirmiştir (Köksal, 2011'den aktaran; Çınar, 2017: 165).

4.4.4. Varşova Sözleşmesi

Varşova Sözleşmesi, sivil havacılık alanında yaşanan hızlı ve büyük gelişme yanında uluslararası düzeyde gerçekleştirilen yolcu ve yük taşımacılığında genel bir düzenlemeye ihtiyaç olması nedeniyle 12 Ekim 1929 tarihinde imzalanmış ve 13 Şubat 1933 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşme'nin tam adı "Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Anlaşma"dır. Sözleşme ile farklı ülkelerde

mevcut farklı hukuki yapılar ve düzenlemeler nedeniyle yapılan uygulamalardan gerek havayolu şirketleri ve gerekse yolcuların mağduriyetinin önüne geçilmesi amaçlamıştır (Köksal, 2011'den aktaran; Çınar, 2017: 165).

Varşova Sözleşmesi, 1925 yılında Paris'te toplanan Birinci Uluslararası Hava Hukuku Konferansında oluşturulan Hava Hukuku Uzmanları Teknik Komitesinin hazırlanmış olduğu tasarıya dayandırılmış ve 30 ülke tarafından imzalanmıştır. İlerleyen yıllarda Sözleşmeyi imzalayan ülke sayısı 108'e çıkmıştır. Sözleşme, uluslararası hava taşımacılığı üzerine hazırlanmış ilk detaylı anlaşma olup 1955'de La Haye Protokolü ile bazı maddeleri değiştirilmiştir. Anlaşma uçak ile ücret karşılığında yapılan uluslararası insan, bagaj ve eşya taşımalarında ortaya çıkan zararlara uygulanacak tazminat esaslarını belirlemiştir. Türkiye tarafından 1 Mart 1977 tarihinde 2073 sayılı yasayla kabul edilen Sözleşme'de, havayolunun sorumlu olduğu zararlar; yolculara gelen zararlar (*cismani zararlar*), bagaj ve yüke gelen zararlar (*maddi zararlar*) ve yolcu, yük ve bagajların gecikmesinden kaynaklanan zararlar (*gecikme zararları*) olmak üzere üç başlıkta toplanmıştır (Battal, 2016: 6).

Hava ulaşımında yaşanan büyük gelişim ve küreselleşme ile seyahat eden yolcu sayısındaki artış yanında yaklaşık 70 yıllık süreçte yaşanan çeşitli gelişmeler, Sözleşme'nin çeşitli protokoller ve ek sözleşmelerle defalarca değiştirilmesine, karmaşık hale gelmesine ve uygulanabilirliği konusunda problemlere neden olmuştur. Bunun sonucu olarak 1990'ların sonlarına doğru ICAO, Varşova Sözleşmesi'nin yerini alacak yeni bir Sözleşme hazırlanması için çalışmaları başlatmış ve 10 Mayıs-28 Mayıs 1999 tarihleri arasında Montreal'de gerçekleştirilen Uluslararası Hava Hukuku Konferansına katılan devletler, yeni bir anlaşma metnini imzaya açmıştır (Çınar, 2017: 165).

4.4.5. Montreal Sözleşmesi

Varşova Sözleşmesi'nin yerini alan ve Montreal Sözleşmesi olarak bilinen "Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme" 28 Mayıs 1999 tarihinde katılımcı ülkeler tarafından imzalanmış ve 4 Kasım 2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Çınar, 2017: 166). Sözleşme kişilerin, bagajın veya kargonun hava araçlarıyla ücret karşılığında uluslararası taşınmasına yöneliktir. Sözleşme, hava taşıma işletmesi tarafından hava aracıyla yapılan taşıma ücretsiz bir şekilde yapılması

durumunda da geçerli olmaktadır. Sözleşme kapsamında uluslararası hava taşımacılığında, kayıt zorunlulukları, yolcu ve yük sahiplerinin hak ve sorumlulukları ile taşıyıcı havayolu işletmelerinin hukuki sorumluluklarının temel esasları belirlenmiştir. Ayrıca sözleşme kapsamında “taşıyıcının sınırsız sorumluluğu” kavramı getirilmiştir (Battal, 2016: 9).

4.4.6. Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Şikago Sözleşmesi)

İkinci Dünya Savaşı'nın, hava araçlarının gelişimi ve kullanımı açısından çok büyük etkileri olmuş ve takip eden günler hava taşımacılığı konusunda birçok politik ve teknik sorunu beraberinde getirmiştir. Ortaya çıkan sorunların çözümü ve sürekli barışın sağlanması amacıyla genel düzenlemelerin yapılması ihtiyacı doğmuş ve ABD tarafından, 1944 yılının ilk aylarında, 55 ülkeye davet gönderilerek Kasım 1944'te Şikago (*Chicago*)'da toplanılması çağrısında bulunulmuştur. Bu toplantılar ile trafik haklarının değişimi, bilet ve kargo ücretlerinin kontrolü, uçuş sıklığı ve kapasitenin kontrolü gibi konularda oluşan sorunlara anlaşma zemini oluşturulmaya çalışılmıştır. Toplantılara Türkiye, ülkeyi temsilen gönderilen bir heyet ile katılım sağlamıştır (Çınar, 2003'ten aktaran; Çınar, 2017: 166).

Şikago'da görüşmeler sırasında iki farklı görüş ortaya çıkmış ve ABD, uçuş sıklığı, kapasite ve uluslararası uçuş hakları konularında herhangi bir kısıtlama yapılmaması ve bu hakların, tüm ülkelere tanınması gerektiğini savunmuştur. Bu düşünce ile yapılacak düzenlemelerin en azda tutularak uluslararası alanda serbest bir yapının oluşturulması hedeflenmiştir. İç pazarlarının oldukça küçük olması nedeniyle diğer ülkeler arasında taşımacılık yapmak zorunda kalan İsveç ve Hollanda gibi ülkeler de bu görüşü desteklemişlerdir. Ancak, bu görüşün havayolu taşımacılık sistemlerine zarar vereceğini düşünen diğer Avrupa ülkeleri, söz konusu serbestiler üzerinde sıkı düzenlemeler getirilmesini istemişlerdir. Sonuçta havayolu taşımacılığını düzenleyen bu üç önemli konuda çok taraflı bir anlaşma sağlanamamış, Sözleşme daha çok hava taşımacılığı sisteminin emniyetli bir şekilde büyüebilmesi için havayolu taşımacılığının teknik konuları üzerinde yoğunlaşmıştır (Gerede, 2002: 35).

Resmi adı “Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi” olan Şikago'da oluşturulmuş ve imzalanmış olması nedeniyle Şikago Sözleşmesi olarak anılan Anlaşmayı, 2017 yılı itibarıyla 192 ülke imzalamıştır. Sözleşme günümüze gelene kadar 1959, 1963, 1969,

1975, 1980, 1997, 2000 ve 2006 yıllarında toplam sekiz kez güncellenmiş ve ilk haliyle beraber dokuzuncu baskısı yayındadır (International Civil Aviation Organization [ICAO], 2019). Türkiye, 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı Kanun ile Anlaşmaya taraf olmuştur (Çınar, 2003'ten aktaran; Çınar, 2017: 167).

Uluslararası sivil havacılığın temellerini oluşturan, dolayısıyla uluslararası hava hukukunun kurallarını belirleyen Sözleşme'nin 19 Ek'i bulunmaktadır. Sözleşme bu eklerin hazırlanması ve güncellenmesi görevlerini ICAO'ya verdiği için, ekler gündelik konuşmalarda ICAO Ekleri olarak adlandırılmaktadır. Bu ekler ile havacılık personeline, hava araçlarına, hava seyrüseferine, havaalanlarına, neredeyse havacılık faaliyetlerinin tamamını kapsayacak şekilde işletme usullerine dair uluslararası standartlar ve uygulama önerileri getirilmiştir. Bu Ek'ler aşağıdaki gibidir (Çınar, 2017: 171; Battal, 2016: 10):

- Ek 1: Personel Lisansları,
- Ek 2: Hava Kuralları,
- Ek 3: Uluslararası Hava Seyrüseferi için Meteoroloji Hizmetleri,
- Ek 4: Havacılık Haritaları,
- Ek 5: Hava ve Yer Operasyonlarında Kullanılacak Ölçü Birimleri,
- Ek 6: Hava Araçlarının İşletilmesi,
- Ek 7: Hava Aracı Milliyet ve Tescil İşaretleri,
- Ek 8: Hava Araçlarının Uçuşa Elverişliliği,
- Ek 9: Kolaylıklar,
- Ek 10: Havacılık Haberleşmesi,
- Ek 11: Hava Trafik Hizmetleri,
- Ek 12: Arama ve Kurtarma,
- Ek 13: Hava Aracı Kaza ve Olaylarının İncelenmesi,
- Ek 14: Havaalanları,
- Ek 15: Havacılık Bilgi Hizmetleri,
- Ek 16: Çevrenin Korunması,
- Ek 17: Güvenlik-Uluslararası Sivil Havacılığın Yasa Dışı Eylemlerden Korunması,
- Ek 18: Tehlikeli Maddelerin Havadan Emniyetle Taşınması,
- Ek 19: Emniyet Yönetimi.

4.5. Sivil Havacılık Faaliyetlerini Düzenleyen Uluslararası Kuruluşlar

Havacılık faaliyetlerinin küresel boyutta standartlara kavuşturulması, özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra kaçınılmaz bir ihtiyaç haline gelmiş bu doğrultuda havacılıkla ilgili kural, teknik ve uygulamaların uluslararası ölçekte geçerliliği olan standartlara dönüştürülmesi amacıyla ulus devletlerin geniş katılımları sonucu uluslararası düzenleyici kurum ve kuruluşlar oluşturulmuştur. Bu kurum ve kuruluşların çalışmaları neticesinde bugün havacılığın tüm alanlarında önemli gelişmeler sağlanmış, önemli kayıpların önüne geçilmiş ve daha etkin emniyet standartlarına ulaşılarak havacılığın daha güvenli bir ortamda yapılması sağlanmıştır.

Sivil havacılık, yapısı nedeniyle ülkeler arasında ortak kural ve standartların ciddi bir biçimde uygulanması gereken bir alandır. Bu ortak kuralların belirlenmesi ve uygulanması tüm dünya genelinde ve AB'de sivil havacılığı düzenleyen kurum ve kuruluşlar tarafından yürütülmektedir (Aydın, 2008, 51). Bu başlık altında öncelikle küresel boyutta sivil havacılık faaliyetlerini düzenleyen ICAO ve IATA, daha sonra özellikle Avrupa düzeyinde faaliyette bulunan oluşumlar incelenmiştir.

4.5.1. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)

İkinci Dünya Savaşı sonrasında kısa zamanda gelişen havacılık faaliyetleri ve ülkelerarası taşımacılık, taşımaların yapıldığı ülkelerin büyük bir uyum ve iş birliği içinde davranmasını gerektirmiştir. Bu durum havacılık faaliyetlerin uluslararası düzeyde örgütlenilerek yürütülmesini zorunlu hale getirmiş ve bu şekilde başlayan çalışmalar, 1944'te sonuçlarını vermiştir. ABD'nin Şikago kentinde hazırlanan "Şikago Sözleşmesi" tüm dünya ülkelerinin kabulüne sunulmuş, böylece uygulamalarda birlikteliğin sağlanması yolunda önemli bir adım atılmıştır (Bin, 1984: 10'dan aktaran; Aydın, 2008: 51).

Yaygın bir şekilde "Şikago Sözleşmesi" olarak ifade edilen "Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması"nın ikinci kısmında yer alan 43'üncü madde ile kısa adı ICAO olan "Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü"nü kurulması hükme bağlanmış olup anlaşmanın 43 ile 66'ncı maddeleri ICAO'ya ilişkin esasları düzenlemiştir (Göktepe, 2016a: 47). Bugün Merkezi Kanada'nın Montreal şehrinde olan ICAO'ya üye ülke sayısı 192'ye

ulaşmış (ICAO, 2019) ve Türkiye, 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı Kanun ile ICAO'ya üye olmuştur (Göktepe, 2016b: 18).

Sivil havacılık faaliyetlerini en geniş anlamda düzenleyen uluslararası kuruluş olan ICAO, yaptığı zorunlu ve tavsiye niteliğindeki düzenleme ve denetlemeler ile havacılık alanını kontrol etmektedir. ICAO, havacılık alanında atılacak her türlü adımda ve faaliyette üye ülkelere önderlik etmekte, üye ülkeler ise havacılık faaliyetlerinde ICAO tarafından hayata geçirilen düzenlemeleri standart olarak kullanmaktadır (Çınar, 2017: 170).

Havacılık faaliyetleri ile ilgili olarak arz edilen tüm hizmetlerde kullanılan sistem ve teçhizatlara ilişkin standart ve ölçütler, Şikago Sözleşmesi'nin yukarıda açıklanan "Ek (Annex)" lerinde yer almaktadır. Toplam 19 adet olan bu Ek'ler, 19 ayrı konuda standart ve ölçütler ile tavsiye nitelikli kararları içermektedir. Bu standart ve ölçütlerin havacılığın gelişimine göre değiştirilmesi ya da yenilenmesi gerekmektedir. Bu nedenle, ICAO koordinasyonunda, üye ülkelerin yetişmiş personelinden oluşan ve havacılıktaki gelişmeleri takip etmekte olan çeşitli çalışma grupları, Ek'lerde gereken düzeltme ve güncellemelerin yapılmasını sağlamaktadır (Leonard, 1994: 12'den aktaran; Aydın, 2008: 52-53; ICAO, 2019).

"Küresel sivil havacılık sisteminin sürdürülebilir büyümesini sağlamak" misyonu ve "uluslararası sivil havacılık için devletlerin küresel forumu olarak hizmet etmek" vizyonu çerçevesinde faaliyet gösteren ICAO; politika ve standartlar geliştiren, bunlara uygunlukları denetleyen, çalışma ve analizler yanında yardımlar yapan bir uluslararası kurumdur. ICAO, üye devletler ve paydaşlarının iş birliği ile havacılık kapasitesinin geliştirilmesini sağlamaktadır (ICAO, 2020a). ICAO'nun amaçları, Sözleşmesi'nin 44'üncü maddesinde, genel olarak aşağıdaki gibi belirtilmiştir (Çınar, 2017: 171):

- Sivil havacılığın tüm dünyada emniyetli ve düzenli gelişmesini sağlamak,
- Hava araçlarının barışsever amaçlar için işletilmesini desteklemek,
- Uluslararası sivil havacılık için havayolları, havaalanları ve hava seyrüsefer kolaylıklarının gelişmesini sağlamak,

- Tüm insanların hava ulaşımından yararlanmasını ve hava ulaşımın insanlar için emin, düzenli, yeterli ve ekonomik olmasını sağlamak,
- Makul olmayan rekabetin sebep olacağı israfı önlemek,
- Taraf devletler arasında hiçbir fark gözetmemek,
- Uluslararası hava seyrüseferinde uçuş emniyetini garanti altına almak,
- Uluslararası sivil havacılığa ait tüm konuların gelişimini sağlamak.

Üye ülkelerde uygulanacak ortak standartları belirlemek ve bunlar arasındaki eşgüdümü sağlamak amacıyla kurallar koyan ve tavsiyelerde bulunan ICAO, bu düzenlemelerini yukarıda ayrıntılı olarak açıklanan ve “Annex-Ek” olarak ifade edilen dokümanlarda oluşturmaktadır. Ek’ler ile belirlenmiş bu kural ve standartlar, üye ülkeler için sivil havacılık alanına yönelik yasal düzenleme ve uygulama oluşturma ile bunları geliştirme konusunda küresel ölçekte temel referans olarak kabul edilmektedir.

ICAO’nun en yetkili organı 192 üye ülkenin birer oy hakkı ile temsil edildiği “Genel Kurul”dur. Genel Kurul, her üç yılda bir toplanarak örgütün çalışmalarını değerlendirmekte ve gelecek yıllara ait politikalarını belirlemektedir. Genel Kurulun altında, üyeleri Genel Kurul tarafından üç yıllığına seçilen, “Konsey” bulunur. Konsey, 36 üye devlet temsilcilerinden oluşur. Konsey, ICAO’nun çalışmalarına yön veren organ olup Konseyin en önemli amacı, sivil havacılık ile ilgili standartları ve uygulama önerilerini geliştirmektir. Konsey, halen yürürlükte olan 10.000’den fazla standart ve uygulama önerisini geliştirmiştir. Şikago Sözleşmesi’nin 54’üncü maddesi uyarınca kurulmuş olan “Hava Seyrüsefer Komisyonu” ve “Hava Taşımacılığı Komitesi” standartların ve uygulama önerilerinin geliştirilmesinde Konsey’e destek vermektedirler. Hava Seyrüsefer Komisyonunun desteği teknik konularda, Hava Taşımacılığı Komitesinin desteği ise ekonomik konulardadır. Konsey ICAO’nun mali işlerinden de sorumlu olup bu konuda Finans Komitesinden destek alır. ICAO’nun diğer organı ise Genel Sekreter tarafından yönetilen Sekretarya’dır. Sekretarya çatısı altında, Hava Taşımacılığı; Hava Seyrüsefer; Teknik İşbirliği; Hukuk ve Dış İlişkiler; Yönetim ve Hizmetler olmak üzere beş büro görev yapmaktadır (Çınar, 2017: 171).

ICAO, merkezi yönetiminin yanında üye devletlere daha yakın destek ve koordinasyon sağlamak için bölgesel ofislere sahiptir. Bunlar; Bangkok’ta bulunan

Asya ve Pasifik (*Asia and Pacific-APAC*), Kahire’de bulunan Orta Doğu Ofisi (*Middle East-MID*), Dakar’da bulunan Batı ve Orta Afrika Ofisi (*Western and Central African-WACAF*), Lima’da bulunan Güney Amerika Ofisi (*South American-SAM*), Mexico City’de bulunan Kuzey Amerika, Orta Amerika ve Karayipler Ofisi (*North American, Central American and Caribbean-NACC*), Nairobi’de bulunan Doğu ve Güney Afrika Ofisi (*Eastern and Southern African-ESAF*) ve Paris’te bulunan Avrupa ve Kuzey Atlantik Ofisi (*European and North Atlantic-EUR/NAT*)’dir (ICAO, 2020b). Türkiye, merkezi Paris’te bulunan Avrupa ve Kuzey Atlantik Ofisi’nin bölgesi içinde yer almaktadır (ICAO, 2020c). Örgütün resmi dilleri İngilizce, Fransızca, İspanyolca, Rusça, Arapça ve Çince’dir (Göktepe, 2016a: 45).

4.5.2. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA)

“Dünyamızı birbirine bağlayan ve zenginleştiren güvenli, emniyetli ve sürdürülebilir bir hava taşımacılığı endüstrisinin gelecekteki büyümesini şekillendirmek için birlikte çalışmak” vizyonu ile *“Havayolu endüstrisini temsil etmek, liderlik etmek ve hizmet vermek”* misyonu çerçevesinde hareket eden “Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği” (*International Air Transport Association-IATA*), havayolu endüstrisini temsil etmektedir (International Air Transport Association [IATA], 2020).

Havayolu hizmet sunumu süreçlerinin önemli bir bölümü yukarıdaki başlık altında yer verilen ICAO ve bu başlık içinde incelenen IATA olmak üzere uluslararası alanda faaliyet gösteren iki kuruluş tarafından belirlenir. ICAO, havacılık işletmeleri için yasal gereklilikleri belirlerken; IATA, ticari havacılık işletmelerinin oluşturduğu bir birliktir (Ateş, 2017: 133). Ancak, uluslararası hava taşımacılığında önemli bir aktör olan IATA, ICAO’dan farklı olarak devletlerarası bir organizasyon değil, havayolu ve yer hizmeti şirketlerinin üye olabildiği uluslararası bir ticari kuruluştur (Göktepe, 2016b: 21). Genel olarak maliyetleri düşürerek verimliliği artıran ve süreçleri basitleştirip yolcu konforunu artırarak havayollarına yardımcı olmayı hedefleyen IATA, 70 yılı aşkın bir süredir hava taşımacılığı endüstrisi için küresel ticari standartlar geliştirmektedir (IATA, 2020). Tarifeleri belirlemek, bilet satış ve kargo acenteleri ve havayolu işletmeleri arasında gelirlerin aktarımı ve komisyonların dağıtımını sağlamak, üyelerinin haklarını korumak, üyeleri arasındaki iş birliği ve eş güdümü sağlamak ve her yıl düzenli istatistikler

yayınlayarak sistemin paydaşlarını sektör hakkında bilgilendirmek IATA'nın önemli faaliyetleridir (Çınar, 2017: 176-177).

Günümüzde 117 ülkeden 260 üyeye sahip olan IATA, havayolları arası bir kuruluş olarak Nisan 1945'te Havana, Küba'da kurulduğunda 31 ülkeden 57 üyesi bulunmaktaydı. Bugün toplam 260 üye ile trafik hacminin %83'ünü oluşturmaktadır (Çınar, 2017: 177). Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı 4 Ocak 1957 tarihinde Birliğe üye olmuştur (Göktepe, 2016b: 21). Merkezi, Kanada'nın Montreal şehrinde bulunan IATA genel olarak; kullanıcılara güvenli, düzenli ve ekonomik bir taşımacılık sistemi sunmayı, ticari havacılığı teşvik ederek ve bu konudaki sorunlarla ilgili çalışmalar yapmayı havayolu taşıyıcıları arasındaki iş birliğini geliştirmeyi hedeflemektedir (Battal, 2016: 11):

IATA'nın organları, Genel Kurul, Yönetim Kurulu ve Çalışma Komiteleri olup en yüksek organı yılda bir kez genel kurul toplantısı yapan ve aktif üyelere oluşan Genel Kuruldur. Yönetim görevleri Genel Kurul tarafından seçilen ve karar organı olan Yönetim Kurulu tarafından yerine getirilir. IATA'nın bunun dışında Yönetim Kurulu tarafından oluşturulan ve yönetim kuruluna bağlı olarak çalışan teknik işler, sağlık, trafik, hukuk, finans, vb. gibi komiteleri vardır (Göktepe, 2016b: 21).

Montreal'de merkez ofisi bulunan IATA'nın Cenevre, Orta Doğu ve Kuzey Afrika, Çin ve Kuzey Asya, Asya-Pasifik, Avrupa ve Amerika olmak üzere bölgesel yöneticilikleri bulunmaktadır (IATA, 2019: 56). Türkiye, Avrupa Ofisi'ne bağlı olup IATA'nın Türkiye temsilciliği İstanbul'dadır. Ayrıca, IATA Genel Müdürlüğüne bağlı olarak çalışan, Üye ve Dış İlişkiler; Finansman ve Dağıtım Hizmetleri; Havaalanları, Yolcu, Kargo ve Güvenlik; Emniyet ve Uçuş Operasyonları; Kurumsal Hizmetler, Pazarlama ve Ticari Hizmetler olmak üzere altı şube mevcuttur (Çınar, 2017: 177).

4.5.3. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC)

1970'li yıllardan sonra havacılık sektöründeki hızlı gelişmelerin bir sonucu olarak ICAO'nun yanında bazı bölgesel teşkilatların doğduğu görülmekte olup Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (*European Civil Aviation Conference-ECAC*) bunlardan biridir (Battal, 2016: 11). ECAC, ICAO'nun önerisiyle Strazburg'da Nisan 1954'te düzenlenen Avrupa Hava Ulaştırma Koordinasyon Konferansı çerçevesinde kurulması öngörülmüş

(Yaman ve Özen, 2016: 106) ve 1955 yılında (European Civil Aviation Conference [ECAC], 2020a) Avrupa Konseyi desteği ile kurulmuştur. ICAO ile iş birliği içinde Avrupa hava trafiğini birleştirmeyi ve kolaylaştırmayı amaçlayan ECAC'ın kuruluşunda 19 devlet (*Almanya, Avusturya, Belçika, Danimarka, Finlandiya, Fransa, İzlanda, İrlanda, İtalya, Lüksemburg, Hollanda, Norveç, Portekiz, İngiltere, İspanya, İsveç, İsviçre, Türkiye ve Yunanistan*) yer almıştır (Göktepe, 2016b: 21). ECAC, sivil havacılık ile ilgilenen herhangi bir Avrupa kuruluşunun en geniş üye devlet grubunu kapsar. Şu anda 44 üye devletten oluşmaktadır (ECAC, 2020b).

“Güvenli, verimli ve sürdürülebilir bir Avrupa hava taşımacılığı sisteminin sürekli gelişimini teşvik etmek” misyonu çerçevesinde faaliyetlerini sürdürmekte olan ECAC, hükümetler arası bir organizasyon olarak üye devletleri arasında sivil havacılık politikalarını ve uygulamalarını uyumlu hale getirmeyi amaçlamaktadır (ECAC, 2020a). ECAC, ICAO'nun personel desteği altında, ICAO'dan bağımsız olarak, ayrı bir bütçeyle; Avrupa Konseyi, ICAO ve AT ile yakın ilişkiler içerisinde çalışmaktadır (Battal, 2016: 11). ECAC, güvenlik, emniyet ve çevre alanlarındaki eğitim faaliyetleri de dahil olmak üzere, ortak ilgi alanına giren sivil havacılık konularında faaliyet göstermekte olup düzenli aralıklarla uluslararası sempozyumlar, çalıştaylar, seminerler ve eğitim etkinlikleri düzenlemektedir (ECAC, 2020a).

Merkezi Paris'te bulunan ECAC, devletlerarası bir kuruluş statüsünde olup faaliyetlerini üye ülkelerin temsilcilerinin katıldığı toplantılar ile yürütmektedir (Çınar, 2003'ten aktaran; Çınar, 2017: 175). ECAC'ın en üst düzey çalışma organı üye devletlerin ulaştırma bakanlarının katıldıkları toplantıdır. Bu toplantıların dışında üye ülkelerin sivil havacılık otoritesi konumunda bulunan kuruluşların başında bulunan genel müdürlerin toplandıkları ikinci bir alt organı vardır. ECAC, genel görevlerini kendi bünyesi içerisinde oluşturduğu alt komisyonlar aracılığıyla yerine getirmektedir (Battal, 2016: 11).

4.5.4. Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL)

ICAO ve ECAC'ın kurulmasının ardından, İkinci Dünya Savaşı sonrasında hızlı bir artış gösteren Batı Avrupa hava seyrüseferinde ortak standart ve kuralların uygulanması amaçlı bir kuruluşun oluşturulması gündeme gelmiş, Aralık 1960'da Belçika'da Federal Almanya, Fransa, İngiltere, Hollanda ve Lüksemburg tarafından imzalanan ve 1 Mart 1963

tarihinde yürürlüğe giren uluslararası anlaşma sonucunda Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (*European Organisation for the Safety of Air Navigation-EUROCONTROL*) kurulmuştur. Türkiye 1989’da EUROCONTROL üyesi olmuştur (Çınar, 2017: 175).

Kendini, Avrupa havacılığını desteklemeye adanmış, Avrupa çapında bir sivil-asker örgütü olarak tanımlayan EUROCONTROL (EUROCONTROL, 2020a), 41 Üye Devlet ve İki Kapsamlı Anlaşma Devleti ile sivil-asker hükümetler arası bir kuruluştur. Avrupa havacılığını daha güvenli, daha verimli, daha uygun maliyetli ve çevre üzerinde en az etki ile desteklemek misyonu çerçevesinde hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcılarını, sivil ve askeri hava sahası kullanıcılarını, havalimanlarını ve uçak ve ekipman üreticilerini içeren Avrupa kurumları ve paydaşlarıyla yakından çalışmaktadır (EUROCONTROL, 2020b). EUROCONTROL’un faaliyetleri; operasyonlar, hizmet sağlama, konsept geliştirme, araştırma, Avrupa çapında proje uygulaması, performans iyileştirmeleri, çeşitli seviyelerde önemli havacılık paydaşları ile koordinasyonun yanı sıra havacılığın gelecekteki gelişimine ve stratejik yönelimlerine destek sağlamaktır (EUROCONTROL, 2020c).

EUROCONTROL, 21’inci yüzyıl ve ilerisi için “Tek Avrupa Hava Sahası (*Single European Sky*)” kavramına dayalı olarak gereken hava trafik yönetimi performansını ortakları ile birlikte sağlamayı hedeflemekte ve bu amaca yönelik olarak (Çınar, 2017: 175-176):

- Üye ülkelere Avrupa bölgesindeki hava trafik operasyonlarının emniyetli, verimli ve çevre dostu olarak yapılması konusunda yardım eder,
- Tek Avrupa Hava Sahası hedefi doğrultusunda emniyetin, kapasitenin ve performansın artırılmasına yönelik çalışır,
- Eski adıyla Merkezi Akış Yönetimi Birimi (*Central Flow Management Unit-CFMU*) yeni adıyla Ağ Yöneticisi (*Network Manager-NM*) hava trafik yönetimi ağı içerisindeki seyrüsefer hizmet sağlayıcılarına, hava sahası kullanıcılarına, sivil ve askeri havaalanlarına sürekli olarak akış yönetim hizmeti verir,
- Hava yolu şirketlerinin hava trafik yol ücretlerinin tahsilatını ve ilgili ülkelere dağıtımını yapar,
- Pan-Avrupa düzeyinde operasyonel verimi artırmak için öncülük eder,

- Avrupa Komisyonu, EASA ve ulusal otoritelere düzenleme faaliyetleri için destek olur,
- SESAR programı için araştırma geliştirme faaliyetlerini düzenler,
- Avrupa’da sivil-asker havacılık koordinasyonları için tek bir platform sağlar.

EUROCONTROL, 2029’a kadar olan dönem için Avrupa Komisyonu tarafından Ağ Yöneticisi olarak atanmış ve bu görevde, Avrupa hava trafik yönetim sisteminin farklı unsurlarını bir araya getirerek sorunsuz trafik akışını sağlamak için Avrupa Hava Sahası’nı yönetmektedir (EUROCONTROL, 2020b). EUROCONTROL’ün en üst organı üye devletlerin hava seyrüseferinden sorumlu bakanlarından oluşan “Daimî Komisyon”dur. Üye ülkelerin Sivil Havacılık Genel Müdürlerinin oluşturduğu “Geçici Konsey” ise EUROCONTROL’ün Daimî Komisyonu tarafından belirlenmiş genel politikaların uygulanmasından ve günlük çalışmaları yürüten EUROCONTROL’ün gözetim ve denetiminden sorumludur. Daimî Komisyon ve Geçici Konsey tarafından kendine verilen görevleri yerine getirmekten sorumlu olan EUROCONTROL’e bağlı altı müdürlük bulunmaktadır. Bunlar (Çınar, 2017: 175):

- Kaynak Müdürlüğü,
- Ağ Yönetim Müdürlüğü,
- Hava Trafik Yönetimi Müdürlüğü,
- Tüm Avrupa Tek Hava Sahası Yöneticiliği,
- Merkezi Yol Ücretleri Ofisi Yöneticiliği,
- Maastricht Üst Saha Kontrol Merkezi’dir.

Askeri havacılık, güvenlik açısından sorumluluklarını yerine getirmek için Milli Savunma kapsamında görevler yürütür. Sivil ve askeri havacılık faaliyetleri, aynı hava sahasını paylaştıkları ve ortak bir Hava Trafik Yönetimi (*Air Traffic Management-ATM*) ile İletişim, Seyrüsefer ve Gözetim (*Communications, Navigation and Surveillance-CNS*) altyapısı tarafından desteklenmeleri gerektiğinden yakından ilişkilidir. Ordunun havacılıkta kilit bir rol oynadığı düşünüldüğünde, tüm sivil havacılık gelişim planlarının ilgili askeri gereksinimleri tam olarak dikkate alması gerekmekte olup (EUROCONTROL, 2020ç: 11) EUROCONTROL bu kapsamda önemli bir rol üstlenmektedir.

4.5.5. Avrupa Birliği Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA)

Hava taşımacılığı, en emniyetli seyahat biçimlerinden biridir ve hava trafiği büyüme devam ederken hava taşımacılığını güvenli ve sürdürülebilir tutmak için Avrupa çapında ortak çabalara ihtiyaç duyulmuştur. Avrupa Birliği Havacılık Emniyeti Ajansı (*European Union Aviation Safety Agency-EASA*), bu tür ortak emniyet ve çevre kuralları geliştiren bir yapıdır. Ulusal havacılık otoriteleri ile birlikte çalışmakta olan ve üye devletlerdeki denetimler yoluyla standartların uygulanmasını izleyen EASA, bunun yanında havacılık sistemine teknik uzmanlık ve eğitim sağlamaktadır (Publications Office of the EU, 2015: 10).

EASA, AB'nin sivil havacılık güvenliği çerçevesinde oluşturduğu ve 2010 yılı itibarıyla "Birleşik Havacılık Otoriteleri (*Joint Aviation Authorities-JAA*²²)" nin yerini alan bir girişimdir. 1996 yılından önce AB Komisyonu, JAA'nın Avrupa ve dünyada tanınan, kuvvetli bir merkezi düzenleyici otorite rolünde yeterli güce sahip uluslararası bir organizasyona dönüşmesini önermiştir. Fakat JAA fikir birliği yöntemi ile çalışmakta olması nedeniyle bu konuda başarılı olunamamış, bunun üzerine Komisyon, Konseye topluluk himayesi altında bir otoritenin kurulmasını önermiştir. Konsey 26 Haziran 2000 tarihinde bir tasarı hazırlamış, bu tasarı komisyon tarafından 27 Eylül 2000 tarihinde kabul edilmiştir. Tasarı, havacılık emniyeti ve çevre düzenlemeleri sistemine yer vermiş ve bir havacılık emniyeti ajansı kurulmasını düzenlemiştir. Bu gelişmelerin ardından, iki yıl sonra, üye ülkelerin çalışmaları ve JAA iş birliği ile tasarının yürürlüğe girmesini sağlayan 1592/2002 sayılı ve 15 Temmuz 2002 tarihli sivil havacılık emniyeti alanında ortak kurallar ve Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı kurulması hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Tüzüğü, 7 Eylül 2002 tarihinde yayımlanmıştır. Tüzük ile tüm Avrupa havacılığının emniyetini sağlamak ve yönetimini üstlenmek üzere Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (*European Aviation Safety Agency-EASA*) adıyla yeni bir

²² Birleşik Havacılık Otoriteleri (*Joint Aviation Authorities-JAA*), diğer bir ifadeyle Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği, emniyet düzenleyici standartlar ve prosedürlerin uygulanması ve geliştirelmesi üzerine Avrupa kıtasında coğrafik olarak sınırları bulunan her devletin belirlenen standartlara uyum sağlaması koşuluyla üye olması mümkün olan bir örgüttü. ECAC'ın birleşik bir yapısı olan JAA'ya 44 ülke üyeydi. Türkiye 4 Nisan 2001 tarihinde tam üye olarak kabul edilmiştir. 1 Ocak 2007 tarihinden itibaren Havacılık Otoriteleri Birliği Eğitim Organizasyonu (*Joint Aviation Authorities-Training Organization-JAA-TO*) olarak görevini yürütmeye başlamıştır. Bu tarihten beri JAA-TO Avrupa havacılık emniyetinin sağlanması için duyulan eğitim ihtiyacını karşılamak üzere ECAC'ın bir alt organizasyonu olarak görev yapmaktadır (Göktepe, 2015:25).

kuruluş oluşturulmuştur. Tüzük, 2003 yılında çıkarılan 1701/2003 sayılı Komisyon Tüzüğü ile değişikliğe uğramıştır. Tüzük, EASA'nın Topluluk ajansı olarak kurulmasının yanı sıra Komisyona düzenlemeleri yapma ve yürürlüğe koyma yetkisini vermiştir. Ajansın buradaki rolü, teknik şartları geliştirmek, Komisyona tavsiyede bulunmak, devletlerin ve endüstrinin uygulamalarını izlemek ve teknik denetimi gerçekleştirmektir (Göktepe, 2016b: 26).

EASA'nın kurulması ile ilgili tüm hususlar 28 Eylül 2003 tarihinde tamamlanmış ve bu tarih itibarıyla EASA tam anlamıyla faaliyetlerine başlamıştır. EASA'nın kurulması amacıyla yapılan çalışmaların başlangıcında, EASA'ya üye olabilmek için JAA'ya tam üye olmanın ön koşul olarak aranacağı düşünülürken, daha sonra bu durum getirilen bir hükümlerle sadece AB'ye üye olan ülkelerin katılımlarına olanak sağlayacak şekilde değiştirilmiştir. Halen EASA, AB üye ülkelerinin oluşturduğu sivil havacılık ajansıdır. Türkiye, İsviçre, İzlanda, Norveç gibi AB üyesi olmayan ülkelerin EASA'ya katılabilmeleri ancak, AB Komisyonu ile ikili veya çok taraflı veya özel bir anlaşma yapılması ve bu kapsamda belirlenmiş bazı ön şartların yerine getirilmesi ile mümkün olmaktadır (Göktepe, 2016b: 26). Türkiye şu anda EASA üyesi değildir.

Havacılıkta emniyet ve çevre koruma konusunda standartlar oluşturmak üzere 2002 yılında kurulmuş ve 2010 yılı itibarıyla JAA'nın yerini almış olan EASA, AB içinde her türlü hava aracı, uçuş, üretim, denetleme ile ilgili mevzuatın oluşturulması ve uygulanmasını kontrol edip uçuş ve yer emniyetini sağlamaktadır (Durmaz, 2018: 164).

Merkezi Almanya'nın Köln şehrinde olan EASA'nın Montreal, Washington, Pekin ve Singapur'da uluslararası daimî temsilcilikleri bulunmaktadır. EASA üye sayısı, 31 Ocak 2020'den önce, 28 AB üye ülkesi ve EASA kurallarını uygulayan İsviçre, İzlanda, Lihtenştayn ve Norveç olmak üzere 32 devletti. Ancak, Birleşik Krallık, 31 Ocak 2020 gece yarısı (Brüksel saati ile) AB'den çekilmiş ve üçüncü ülke olmuştur (European Aviation Safety Agency [EASA], 2020a). Çekilme Anlaşması hükümlerine göre, 31 Aralık 2020 tarihine kadar olan geçiş döneminde AB Hukuku'nun Birleşik Krallık için geçerli olacağı ve bu süre boyunca, Birleşik Krallık bir AB üye devleti olarak muamele göreceği belirtilmiş fakat EASA'da herhangi bir karar alma sürecinde yer alamayacağı duyurulmuştur

(EASA, 2020b). Çalışma esnasında ortaya çıkan bu durum sonucunda 32 olan üye sayısı Birleşik Krallığın AB'den çekilmesi ile 31 olmuştur.

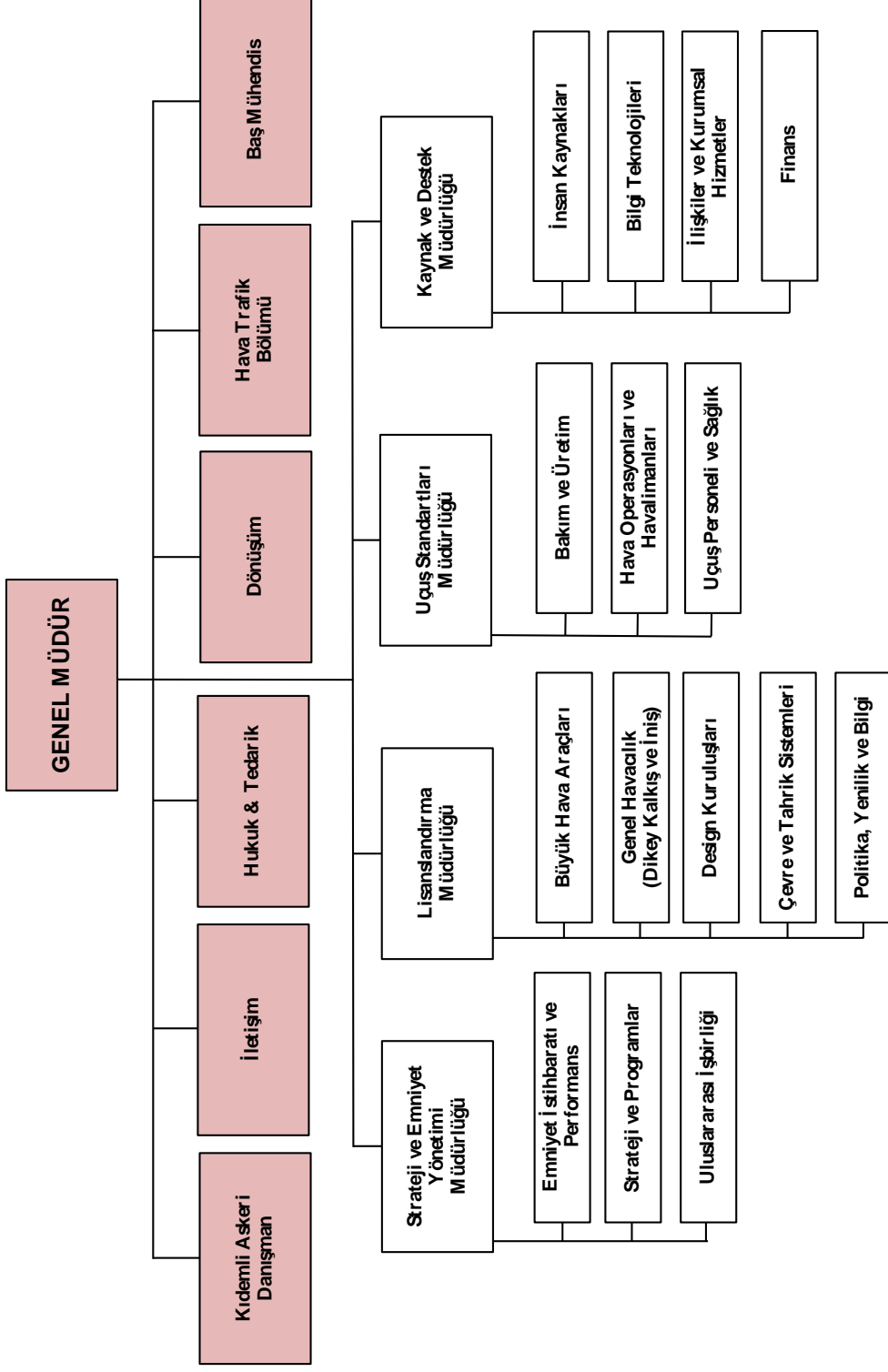
EASA, AB'nin havayolu güvenliği stratejisinde temel taşlarından biri olup ana amacı; sivil havacılık alanında çevreye duyarlı ve güvenliği ön planda tutan en yüksek ortak standartları sağlamaktır. Hava aracı sertifikasyonundan işletme kurallarına kadar havacılıktaki tüm gereksinimleri karşılamak amacıyla AB Parlamentosu ve Konseyi tarafından, AB'ye bağlı bir kuruluş olarak oluşturulmuş olan EASA'nın görevleri özetle şunlardır (EASA, 2017a):

- Kural koyma, emniyet kurallarını belirleme ve Avrupa Komisyonu ile üye devletlere teknik danışmanlık yapmak,
- Denetim, eğitim ve standardizasyon programları yoluyla Avrupa havacılığı emniyet kurallarının tüm üyelere uygulanmasını sağlamak,
- Uçakların, motorların ve parçaların çevresel ve emniyet sertifikasyonun hazırlanmasını yapmak,
- AB dışında küresel faaliyet gösteren uçak tasarım kuruluşlarına ait ürünlerin kontrolünü yapmak ve onaylamak,
- Havayolu güvenliğinin geliştirilmesi için gerekli bilgilerin araştırılmasını, toplanmasını ve analizini gerçekleştirmek,
- Avrupa Topluluğu SAFA²³ (*Safety Assessment of Foreign Aircraft Programme*) programının Avrupa Komisyonu adına yönetilmesini sağlamaktır.

EASA, kendisi ile aynı alanda çalışmalar yapan ICAO, FAA gibi küresel aktörler ve Kanada, Brezilya, İsrail, Çin ve Rusya'daki Havacılık Otoriteleriyle yakın ilişkiler içindedir. Bu kuruluşlar ile EASA'nın ortak çalışma yapmasının amacı; havacılıkla ilgili ürünlerin uluslararası standartlarda uyumunu sağlamak ve küresel çapta havacılık emniyetine ulaşabilmektir (EASA, 2017b).

²³ SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft Programme): Yabancı Hava Aracı Emniyet Değerlendirmesi Programı.

Şekil 4.1. EASA Örgüt Yapısı



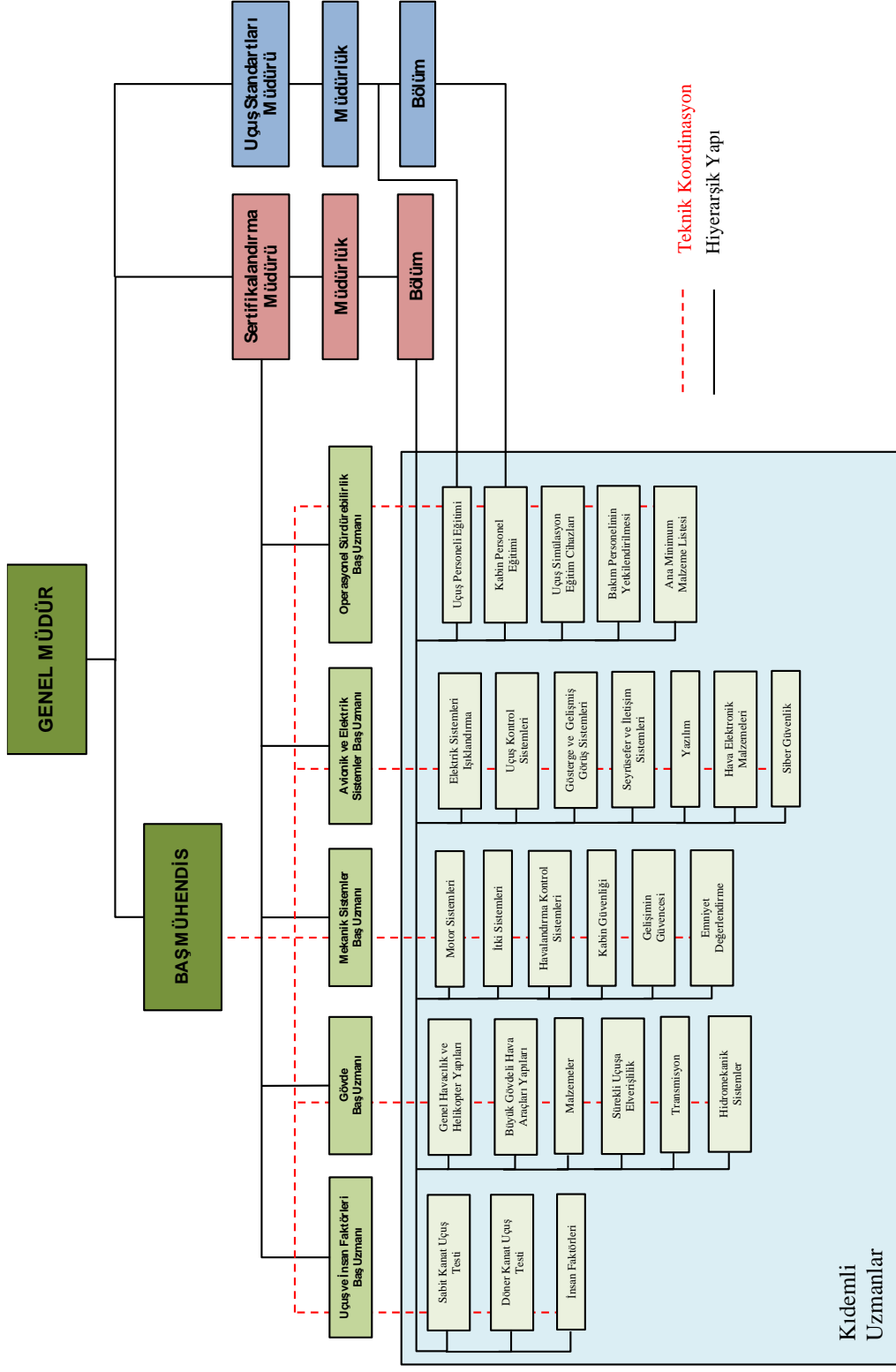
Kaynak: EASA, 2020e.

Avrupa'da hava taşımacılığında emniyet ve çevre korumasının sağlanmasından sorumlu olan EASA'nın (EASA, 2019a: 7) Yönetim Kurulu, Üye Devletler ve Avrupa Komisyonu temsilcilerini bir araya getirir. Yönetim Kurulu, Ajansın önceliklerinin tanımlanmasından, bütçenin oluşturulmasından ve Ajansın işleyişinin izlenmesinden sorumludur (EASA, 2020c). Ayrıca EASA Yönetim Kuruluna destek veren Temyiz ve Danışma Kurulları bulunmaktadır. Temyiz Kurulu, Ajansın kararlarına karşı yapılan başvuruların incelendiği birimdir (EASA, 2020ç). Danışma Kurulları ise Ajansa hem stratejik hem de teknik düzeyde destek veren ayrıca Ajansa AB genelindeki güvenlik öncelikleri, stratejik ve yatay konular hakkında tavsiyelerde bulunan birimlerdir (EASA, 2020d).

EASA, Yönetim Kurulunun atadığı bir Genel Müdür tarafından yönetilir. Genel Müdür'e bağlı bir Başmühendis bulunmaktadır ve Başmühendis uzmanlardan sorumlu olarak çalışmaktadır. Ana faaliyetleri gerçekleştiren Genel Müdürlüğe bağlı; Strateji ve Emniyet Yönetimi, Sertifikasyon, Uçuş Standartları, Kaynak ve Destek olmak üzere dört müdürlük bulunmaktadır (Çınar, 2017: 173-174). Şekil 4.1'de EASA Örgüt Yapısı ve Şekil 4.2'de EASA Baş Mühendislik Teknik Koordinasyon ve Hiyerarşik Yapı görülmektedir.

İlk kuruluşta, EASA tarafından oluşturulan standartlar için Ortak Havacılık Düzenlemesi (*Joint Aviation Regulation-JAR*) olarak adlandırılan standartlar temel alınmıştır. Bu nedenle EASA standartları ve JAR standartları arasında büyük benzerlikler bulunmakla birlikte havacılık alanında yaşanan gelişmeler karşısında değişiklikler olmuştur. Temel Düzenleme olarak Avrupa Parlamentosunun 15 Temmuz 2002'de kabul ettiği (EC) 1592/2002 sayılı düzenlemesi ile sivil havacılık alanındaki ortak kurallar belirlenmiş ve EASA kurulmuştur. Devamında Avrupa Komisyonu'nun 24 Ekim 2003 tarihli (EC) 1702/2003 sayılı düzenlemesi ile havayolu güvenliği, havacılık ürünleri ve tasarım sertifikaları için gerekli standartlar geliştirilmiştir. Aynı dönemde Avrupa Komisyonu'nun 24 Kasım 2003 tarihli (EC) 2042/2003 sayılı düzenlemesi ile havayolu ve havacılık ürünlerinin güvenliğinden sorumlu kuruluşlar ile personelin vasıflarını belirleyen standartlar oluşturulmuştur (EASA, 2017c).

Şekil 4.2. EASA Baş Mühendislik Teknik Koordinasyon ve Hiyerarşik Yapı



Kaynak: EASA, 2020f.

Günümüzde ise Temel Düzenleme olarak; 4 Temmuz 2018 tarihli, “Sivil Havacılık Alanındaki Ortak Kurallar ve Bir Avrupa Birliği Havacılık Emniyeti Ajansı Kurulması”, (EU) 2018/1139 Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönetmeliği kullanılmaktadır (EASA, 2019b). Temel Düzenlemenin yanında uygulama alanına göre oluşturulmuş, İlk Uçuşa Elverişlilik IR: (AB) No 748/2012; Sürekli Uçuşa Elverişlilik IR²⁴: (AB) No 1321/2014; Uçuş Ekibi IR: (AB) No 1178/2011; Hava Operasyonları IR: (AB) No 965/2012; Üçüncü Ülke Operatörleri IR: (AB) No 452/2014 şeklinde örneklendirilebilecek geniş bir mevzuat bütünü bulunmaktadır (EASA, 2020g).

Yukarıda da belirtildiği gibi Türkiye henüz EASA üye ülkesi değildir. Ancak EASA üyesi, Türkiye açısından önemli bir noktayı işaret etmektedir. Gelenen son süreçte EASA ve SHGM arasında yapılan protokoller ile Türkiye’de standardizasyon denetimleri yapılmakta olup AB mevzuatına uyum çerçevesi içinde EASA kuralları yakından takip edilmektedir (Göktepe, 2016b: 27).

5. AB ULAŞTIRMA VE HAVACILIK POLİTİKASI

Türk Dil Kurumu (TDK, 2018a) tarafından verilen anlamlar çerçevesinde “ulaştırmak işi; insanların, malların, haberlerin ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü, münakalat” gibi anlamlara gelen “ulaştırma”, insanların veya eşyaların bir yerden başka bir yere taşınma hareketi veya süreci olarak ifade edilir.

Yirminci yüzyılın hayatımıza kattığı iletişim, teknoloji ve gelişmişlik sayesinde toplumların hareketliliği artmıştır. Bu hareketlilik ulus devletlerin ve uluslararası kuruluşların ulaştırma politikalarını gözden geçirmesine ve günümüz şartlarına uyarlaması gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. AB tarafından uygulanan ulaştırma politikası, üye ülkelerin ulaştırma sektörlerine yönelik trafik, yakıt ve çevre koruma fonksiyonlarını ön plana çıkararak rekabet gücünü arttırmayı amaçlamaktadır (İKV, 2018i). Aşağıdaki alt başlıklarda AB Ulaştırma Politikası ve AB’nin Hava Taşımacılığı Politikası genel hatlarıyla incelenmiştir.

²⁴ IR: Implementing Regulation, Uygulama Yönetmeliği.

5.1. AB Ulaştırma Politikası

Avrupa için, rekabet edebilme, ekonomik büyüme, iş yaratma ve günlük hayat kalitesi gibi konularda hayati önem taşıyan ulaştırma, ekonominin kilit bir sektörü olarak AB’de, %4,8 ya da 548 milyar euro brüt katma değer yaratarak AB’ye önemli katkıda bulunmakta ve Avrupa’da 11 milyondan fazla kişiye istihdam sağlamaktadır. Avrupa Komisyonu, iş imkânı ve refah yaratan rekabetçi bir endüstrinin koşullarını yaratmak için etkin, emniyetli, güvenli ve sürdürülebilir ulaştırma politikaları geliştirmeyi ve teşvik etmeyi amaçlamaktadır (EU, 2019).

Temel hedefi; toplumun ekonomik, sosyal ve çevresel ihtiyaçlarına yanıt vermenin yanı sıra bütünleşmiş ve rekabetçi bir ulaştırma sistemi kurmak olan AB Ulaştırma Politikası, üye ülkeler için son derece önemli ve kapsamlı bir politika alanıdır. AB Ulaştırma Politikası; kara, deniz, hava, demiryolları ve nehirler arası trafiği içermektedir (Servantie, 2014: 3).

AT Komisyonu, Roma Anlaşması ile üç alanda ortak politika oluşturma konusunda anlaşmıştır. Bunlar “dış ticaret”, “tarım” ve “ulaştırma”dır. Hem bütünleşmeyi sağlamak hem de ekonomik gelişmeyi hızlandırmak amacı, ulaştırmanın gündeme gelmesine ve gündemde kalmasına neden olmuştur (Bursa Eskişehir Bilecik Kalkınma Ajansı [BEBKA], 2005: 2-1). AB’nin en önemli ortak politika alanlarından biri olan Ulaştırma Politikası, bütün dünyada olduğu gibi AB içinde de önemli bir yer tutmaktadır. Özellikle tek bir Avrupa hayali ile oluşturulan AB’de önemli bir yeri vardır ve AB’nin İşleyişine Dair Antlaşma’nın 6’ncı bölümünde ele alınmıştır. Roma Antlaşması’nın 1958’de yürürlüğe girişinden bu yana bu politika alanı, üye devletler arasındaki sınırların kaldırılmasına, malların ve kişilerin serbest dolaşımına odaklanmış olup temel ilkeleri; İç Pazar’ın kurulması, sürdürülebilir kalkınmanın sağlanması, ulaşım ağlarının Avrupa geneline yayılması, ulaşım güvenliğinin sağlanması ve uluslararası iş birliğinin teşvik edilmesidir (İKV, 2018i).

Tek Pazar hedefiyle ulusal sınırların ortadan kaldırılması ve taşımacılık sektörü ile topluluk ekonomisinde yaşanan liberalleşmenin etkisi sonucu bir Ortak Ulaştırma Politikası (OUP) ihtiyacı ortaya çıkmıştır (Aydın, 2008: 6-7). AB’de Ortak Pazar’ın temel unsurları arasında yer alan mallar, hizmetler ve kişilerin serbest dolaşımının, ancak kara,

hava ve denizyollarındaki yolcu ve araç taşımacılığının serbestliğiyle mümkün olabileceği düşüncesi, ortak bir ulaştırma politikası oluşturmasının ana nedeni olarak görülebilir (Özçelik, 2008: 5).

Üye ülke ulaştırma politikaları arasındaki farklılıkların ortadan kaldırılarak ulaştırma hizmetlerinin ortak bir politika kapsamında yürütülmesi ve böylece fırsat eşitliğinin sağlanmasının amaçlandığı OUP, AB üye ülkeleri içerisinde ortak kural ve standartlara bağlanmış ve her ülkeye eşit fırsatlar sunan bir politika alanıdır (Çelik, 2007: 3-4). OUP, ulaşım sektöründeki rekabetin korunması, AB kalkınma politikalarının desteklenmesi ve vatandaşların hak ve özgürlüklerinin korunmasında AB standartlarını yansıtmaktadır. Bu sayede AB ekonomisinin ve sosyal birlikteliğin kuvvetlendirilmesi amaçlanmaktadır (Aydın, 2005: 4).

Ortak bir ulaştırma politikasının oluşmasında dört ayrı dönemden söz edilebilir. Bunlar; 1957'den 1985'e kadar süren ilk dönem, 1985'den 1991'e kadar devam eden ikinci dönem, 1992- 2000 yıllarını kapsayan üçüncü dönem, 2001 yılından sonraki süreç olan dördüncü dönemdir (Servantie, 2014: 4).

AB'nin ekonomik kalkınması ve toplumlar arası sosyal uyumun geliştirilebilmesi kapsamında OUP'nin oluşturulması fikri ilk olarak AET'nin kuruluşunu gerçekleştiren 1957 tarihli Roma Antlaşması'nda yer bulmuştur (Onur, 2008: 19). 1957 yılında imzalanan Roma Antlaşması ile üye devletler arasında gümrük birliğine dayalı bir ortak pazarın oluşturulması ve dört temel özgürlük olarak ifade edilen; “malların”, “hizmetlerin”, “sermayenin” ve “işçilerin” serbest dolaşımı hedeflenmiş ve bu bağlamda ortak bir ulaştırma politikasının temelleri atılmıştır (Servantie, 2014: 4). Bu sayede ortak bir pazarın yerleşmesi, sürdürülebilir kalkınmanın güvence altına alınması ve Avrupa'yı birleştirecek ulaştırma ağlarının devreye sokulmasının sağlanabileceği düşünülmüş, ancak 1985 yılına kadar bu alanda büyük bir gelişme gösterilememiştir (Aydın, 2008: 11).

AB Komisyonunun “İç Pazarın Tamamlanması”na dair 1985 yılında yayınladığı “Beyaz Kitap”ta ulaştırma başlığının vurgulanmasıyla, bu alandaki uyumlaştırma ve serbestleştirme çalışmaları hız kazanmıştır (Özçelik, 2008: 7). Devamında Komisyon, 1985 ve 1991 yılları arasında demiryollarının geliştirilmesi, hava ulaştırmasının

serbestleştirilmesi ve karayolları ulaştırması ile sosyal mevzuatın yapısal uyumuna yönelik olarak yaklaşık 12 yönerge sunmuştur (Servantie, 2014: 5). Söz konusu gelişmeleri, hem ulaştırma politikasının siyasi, kurumsal ve mali esaslarına katkıda bulunan hem de “Trans-Avrupa Ulaşım Ağı” kavramını hayata geçiren 1992 tarihli Maastricht Antlaşması takip etmiştir. Böylece, tek pazara dinamizm kazandırılması, sınırlar arası uyumun sağlanması ve Topluluğun rekabetçi ortamının ve büyüyen potansiyelinin güçlendirilmesi yönünde önemli adımlar atılmıştır (Özçelik, 2008: 7). Aynı dönem içinde 1992 yılında yayımlanan “OUP’nin Gelecekteki Gelişimi” başlıklı Beyaz Kitap ve 1996 yılında “Trans-Avrupa Ağları”yla ilgili kabul edilen temel mevzuat önemli gelişmelerdendir (Servantie, 2014: 5-6).

Eylül 2001’de, 2010 yılı için AB Ulaştırma Politikası ile ilgili geçmişte bu konuda yayımlanan belgelerden daha kapsamlı ve detaylı olan bir Beyaz Kitap yayımlanmış ve ulaştırma konusu bu dönemde yeni bir boyut kazanmıştır. Beyaz Kitap ile Avrupa ulaştırma sisteminde yaşanan sorunlar tespit edilmiş, söz konusu sorunlara kalıcı çözümlerin bulunması için öneriler sunulmuş ve üye devletlerin bu konuda daha girişimci olmaları istenmiştir (Servantie, 2014: 4-6).

OUP’ye ilişkin Topluluk düzeyinde yapılan en önemli ve OUP’nin çerçevesini çizen çalışma Avrupa Komisyonu tarafından Eylül 2001’de yayınlanan “2010 yılı Ortak Ulaştırma Politikası: Karar verme zamanı” başlıklı Beyaz Kitap olmuştur (Onur, 2008: 24-25). Beyaz Kitap’ta, AT’nin ekonomik rekabet gücü korunurken, çevrenin kirlenmesi ve trafik yoğunluğunun azaltılmasını amaçlayan bir strateji ortaya konmuş ve bu kapsamda, değişik taşımacılık türleri arasında kurallara uygun bir rekabet ve dengenin sağlanması, çoklu taşımacılığın desteklenmesi gibi birçok önceliklere ilişkin kara, hava, deniz, demiryolu ve iç su yolu ulaşımı, sektörler arası taşımacılık, Trans-Avrupa Ulaşım Ağı ve kullanıcılarını kapsayacak bir ulaştırma stratejisinin uygulanmasıyla ilgili önlemler önerilmiştir (Aydın, 2008: 15).

AB, “Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı” (*Trans-European Transport Network TEN-T*) kapsamındaki ulaşım altyapıları ile AB’deki başlıca şehirleri birbirine bağlayan ve AB’nin doğu ve batısını birleştiren bir merkezi ağ oluşturulmasını amaçlamaktadır. 2014-2020 döneminde ulaşım altyapısı, “Avrupa’yı Birleştirme Mekanizması”

(*Connecting Europe Facility-CEF*) aracılığıyla finanse edilmekte olup belirtilen yedi yıllık dönem için 50 milyar euro tutarında bütçe ayrılmıştır. CEF ile, ulaştırma, enerji, geniş bant ve dijital hizmetler alanında sürdürülebilir, yüksek performanslı ve bütünleştirilmiş Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı'nın desteklenmesi amaçlanmakta olup AB'nin ulaşım altyapısı konusundaki genel yaklaşımı, sosyal uyum ve iklim değişikliğinin önlenmesi gibi hedefleri de desteklemektir (EU, 2019).

Son dönemde Avrupa Komisyonu, Ulaştırma Politikası kapsamında rekabetçi ve kaynakları verimli kullanan bir ulaştırma sistemi için hareketliliği artıracak, temel alanlardaki büyük engelleri kaldıracak, büyüme ve istihdamı artıracak rekabetçi bir ulaşım sistemi oluşturmak için kapsamlı bir yol haritası kabul etmiştir. Ayrıca bu kapsamda, 2050'ye kadar Avrupa'nın ithal petrole bağımlılığının önemli ölçüde ve ulaştırmadaki karbon salınımlarının ise %60 oranında azaltılması öngörülmüştür (EC, 2020a).

5.2. AB Ulaşım Sistemleri

Ulaşım sistemleri; karayolu, havayolu, denizyolu, demiryolu, enerji hatları, iç suyolları ve şehir içi ulaşımı içeren birçok alt ulaşım sistemlerini kapsayan yapılardan oluşmaktadır. AB ulaşım sistemi de bütün bu alt sistemleri içinde barındıran karmaşık bir yapıya sahiptir. Dünyanın birçok ülkesinde olduğu gibi AB ulaşım sistemi de insanların ve malların serbest dolaşımının, doğaya verilen zararı önlemenin, ulaşım sektörünün sürdürülebilirliğinin, alt sistemler arası bağlantının, ulaşım emniyetinin ve ulaşım dizgeleri arasında dengenin sağlanmasını amaçlamaktadır. Bu sayede oluşacak etkin ve verimli bir ulaştırma yapısı, Avrupa iç pazarının işleyişinde ve gelişiminde önemli bir faktördür (Özer ve Kişi, 2011: 80).

Karayolu taşımacılığı, OUP'nin önemli alt sektörlerinden biridir. Kişilerin ve malların serbest dolaşımı ilkeleri Avrupa bütünleşmesinin temelini oluşturduğundan, etkin ve güvenli bir karayolu sisteminin yaratılması Avrupa bütünleşmesi için bir önkoşul niteliğindedir (Onur, 2008, 30). Bu bağlamda Birliğin ilk hedefi karayollarındaki sektör kalitesini artırmak olmuş ve 1970'lerde 62,5 milyon olan araç sayısı 2000'li yıllara gelindiğinde 175 milyona ulaşmıştır (Aydın, 2008: 21).

OUP'nin alt sektörlerinden bir diğeri Demiryolu taşımacılığıdır. Demiryolu taşımacılığı AB üye ülkelerinin ekonomik olarak gelişmelerinde her zaman stratejik bir öneme sahip olmuş ve AB tarihindeki birçok antlaşmazlıkta rol oynamıştır. Ancak Birliğin oluşturulması ile birlikte artan ulaştırma talebi üye ülkeler tarafında tek başlarına karşılanamayınca üye ülkelere ait demiryolu kapasitelerinin birleştirilerek tek Avrupa demiryolu sisteminin oluşturulması kaçınılmaz bir gereklilik haline gelmiştir (İKV, 2011: 12).

Tarihi ve coğrafi unsurların yanı sıra, küreselleşmenin de etkisiyle AB'nin halen çok bağımlı olduğu taşımacılık türü deniz taşımacılığıdır (İKV, 2011: 13). Deniz taşımacılığı, hava taşımacılığı gibi uluslararası, sınır ötesi bir sektördür. Avrupa'da malların birlik içi veya birlik dışı ülkelere taşınmasında öncelikle denizyolu olmak üzere demiryolu veya nehirler ve iç suyolları kullanılmaktadır (Aydın, 2008: 24).

Havayolları ise son yıllarda AB'de en etkileyici büyümeyi gerçekleştiren ulaştırma türü olmuştur. Eurostat verilerine göre, 2009 yılında AB havalimanlarını kullanan yolcu sayısı 750 milyonu bulmuştur. Bu seviye, dünya pazarındaki havayolu yolcu sayısının üçte biri anlamına gelmektedir. Yolcu taşımacılığında havayollarının oranı %8,6'ya kadar çıkmıştır (İKV, 2011: 12-13). Havacılık sektörü 1980 yılından bu yana yıllık ortalama %7,4 büyürken, AB üyesi ülkelerin havaalanlarındaki trafik 1970 yılından bu yana yaklaşık olarak beş kat kadar artmıştır (Onur, 2006: 28). Eurostat 2010 verilerine göre 1995 ile 2008 yılları arasında AB'de havayolu ile yolcu taşımacılığı %62 oranında artmıştır (İKV, 2012, 12-13). Hava ulaştırması alanında pazara erişim, havacılık emniyeti ve güvenliği, yolcu hakları, çevresel koşullar, dış havacılık politikası ve hava trafik yönetimi gibi konular AB tarafından önemli unsurlar olarak değerlendirilmektedir (Onur, 2006: 28).

5.3. AB Havacılık Politikası

Avrupa'da havacılığın uyumu konusundaki çabaların kökenleri AB'den daha eskiye dayanmakta olup öncelleri 1934 yılına kadar uzanmaktadır. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonraki çabalar ise 1957 yılındaki AET Antlaşması'ndan hemen önce başlamış (Aydın, 2008: 70), olmasına rağmen AB kurulduğunda henüz üye devletleri kapsayan uyumlaştırılmış bir hava taşımacılığından söz edilememektedir. O dönemde

hava taşımacılığı üye devletler tarafından yüksek seviyede düzenlenmiş bir sektördür (Servantie, 2015: 4). Hava taşımacılığı, AB'nin Ortak Pazara dahil etmeye çalıştığı alanlardan biri olmasına karşın 1990'lara kadar bu konuda iyi bir sonuç elde edilememiştir (Aydın, 2008: 70).

AB Konseyi 3 Nisan 1984 tarihinde, 2 numaralı "Sivil Havacılık Bildirisi" kapsamında, hava taşımacılığı sanayinin etkinliğini ve karlılığını artırmak amacıyla bir Topluluk hava taşımacılık politikasının oluşturulmasına yönelik öneriyi, Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komitesine sunmaya karar vermiştir. Konseyin sunduğu öneriler, havacılık alanında bir Topluluk pazarının kurulması için üye devletler arasındaki hava taşımacılığı alanına odaklanmış ve bu öneriler, aynı zamanda iç pazarın gelişmesine de bir katkı olarak değerlendirilmiştir. Haziran 1992 tarihinde ise Konsey, sırasıyla 1987 ve 1990 yıllarında uygulanan iki paketi takip eden "Üçüncü Havacılık Serbestleştirme Paketi" üzerinde anlaşmaya varmıştır. Üçüncü Paket, Topluluk tarafından, hava taşımacılığı pazarının serbestleşmesinin kademeli fakat sıkı düzenlemelerin uygulandığı sürecin son aşamasıdır (Servantie, 2015: 4).

Üçüncü Havacılık Serbestleştirme Paketi, kendisinden önce üye ülkeler arasında bulunan ve uluslararası hava taşımacılığına yönelik sınırlayıcı yönleri olan ikili anlaşmaların yerini almasıyla oldukça başarılı olmuştur. Nisan 1997'de üye ülke taşıyıcılarına sağlanan kabotaj hakkı ile herhangi bir üye ülke hava yolu şirketi bir diğer ülke sınırları içinde iki nokta arasında uçuş yapabilme hakkına sahip olmuştur. Bu paketin uygulanmaya başlanmasının ardından önemli gelişmeler meydana gelmiş ve üye ülkeler tarafından 800 havayoluna lisans verilmiştir. Üye ülkelerin iç taşımacılık ve kendi aralarındaki uluslararası taşımacılık pazarında rekabet önemli ölçüde artmıştır. Havacılıkta serbestleşme hareketleriyle tek pazarın oluşmaya başlaması daha çok bölgenin birbirine havayolu ile bağlanabilmesini sağlamıştır (Aydın, 2008: 80-81). AB, son 30 yılda, hava taşımacılığında bölgesel pazar bütünleşmesi ve serbestleşme konusunda dünyanın en büyük ve en başarılı örneğini yaratmış; o dönemde hava taşımacılığının hem ekonomik ve hem de düzenleyici ortamı açısından önemli gelişmeler sağlanmıştır. Tek AB havacılık pazarının yaratılması bu gelişmelerdendir. Tek bir AB havacılık pazarının yaratılması ve bunun AB'nin dış havacılık ilişkilerine yansımaları, AB'de bir dış havacılık politikasının geliştirilmesine yol açmıştır (EC, 2020b).

Diğer bir ifade ile AB'nin havacılık alanında sergilediği serbestleşme çalışmaları ve üyeleri için uygulamaya koyduğu ortak yükümlülükler sonucunda iç pazarda tek ses olabilmeyi başarması ve büyük ilerlemeler kaydetmesi, AB'ye üye olmayan ülkelerde faaliyette bulunan AB havacılık endüstrisi ve bu ülkelere uçuş yapan AB havayolu kullanıcıları için de benzer faydaları sağlayabilme noktasında bir dış havacılık politikası belirlenmesine neden olmuştur (Aydın, 2008: 83). Bu çerçevede oluşturulan yakın uluslararası ilişkiler, yalnızca yeni pazarlara erişimi sağlamakla kalmamış aynı zamanda AB'nin uluslararası hava taşımacılığında yüksek emniyet ve güvenlik standartlarını sağlamasına ve havacılığın çevre üzerindeki etkisini ele almak ve korumak için başkalarıyla daha etkili bir şekilde çalışmasına izin vermiştir (EC, 2020b).

AB dış havacılık politikasının kademeli gelişimi, AB iç pazarının kuruluşu ve bununla ilişkili ortak kuralların açık bir sonucu olmuş, AB dışı havacılık politikası önemli ekonomik yararlar oluşturmuş ve ilgili alanlarda daha fazla gelişme sağlayabilmek amacıyla yeni öneriler oluşturulmuştur. “Açık Semalar” bunlardan biridir (Servantie, 2015: 5-6). Ekonomik ve siyasi açıdan bakıldığında, Topluluk dışına yönelik bir havacılık politikasının belirlenmesinin dayanağını, AB'nin sivil havacılık alanının ikili ve çok taraflı anlaşmalar temelinde daha fazla esnekliğe, açıklığa ve istikrara kavuşması yönündeki isteğinin oluşturduğu görülmektedir (Aydın, 2008: 84).

Yukarıdaki gelişmeler bağlamında devam eden süreçte, AB dış havacılık politikası, Konsey ve Avrupa Komisyonu tarafından 2005 yılında geliştirilen bir yol haritası ile tanımlanmış ve yol haritası üç temele dayandırılmıştır. Bunlar (EC, 2020c):

- AB Üye Devletleri ile üçüncü ülkeler arasındaki ikili hava hizmetleri anlaşmalarının AB hukukuna uygun hale getirilmesi (Yatay Anlaşmalar);
- AB'nin komşu ülkeleri ile bir Ortak Havacılık Alanı oluşturulması;
- Önemli stratejik ortaklarla havacılık anlaşmalarının (küresel ortaklarla kapsamlı anlaşmalar) sonuçlandırılmasıdır.

İç Pazar düzeyinde ise hava taşımacılık sektöründeki ekonomik, toplumsal ve çevresel koşulları içeren bir politika yürütülmüş ve bu politika hava taşımacılık

sektöründeki sürdürülebilir rekabete odaklanarak sektörü esas olarak Lizbon Sürecine²⁵ yerleştirmiştir. Pazarın açılmasıyla birlikte, sivil havacılığın etkili ve güvenli olarak sürdürülebilmesi için tüzüksel bir çerçeve oluşturulmuş ve bu bağlamda sivil havacılığın etkili ve güvenli olarak sürdürülebilmesi için 2002’de yayımlanan ilk tüzük ile EASA’nın kurulması ve Avrupa’da tek bir hava sahası oluşturmaya yönelik hazırlanan hava seyrüsefer girişimi bu süreçteki iki önemli adım olmuştur (Aydın, 2008: 85-86).

Hizmet koşullarıyla ilgili maliyetleri ve gecikmeleri azaltmak ile havacılık çevresel ayak izinin azaltılması için güvenlik standartlarını ve uçuş etkinliğini artırmak amaçlarına yönelik olarak AB ve üye devletler, ATM’lerin birleştirilerek Tek Avrupa Hava Sahası’nın kurulması kapsamında anlaşmışlardır. EUROCONTROL ve ATM’lerle yakından ilgilenen birçok paydaşın iş birliği sayesinde, söz konusu alanda önemli gelişmeler meydana gelmiştir. Bunun yanında 2009 yılında EASA’nın havaalanlarında hava trafiği yönetimi ve hava navigasyon hizmetlerine ilişkin yetkilerinin güçlendirilmesiyle Tek Avrupa Hava Sahası çerçevesinde güvenlik odaklı bir yaklaşıma ulaşılmıştır. Ayrıca AB, SESAR ile Tek Avrupa Hava Sahası projesinin teknolojik ayağını oluşturmuş; bununla, Avrupa’nın ATM sisteminin altyapı modernizasyonunu ve kapasitesini en iyi duruma getirmeyi hedeflemiştir (Servantie, 2015: 6-7).

AB ekonomisinde ve istihdamında temel bir rol oynayan; stratejik olarak önemli bir sektör olan havacılık, 5 milyona yakın işi destekleyerek; Avrupa GSYİH’sına 300 milyar euro ile %2,1 katkı sağlamaktadır. Mevcut krizlere rağmen uzun vadede küresel hava taşımacılığının 2030 yılına kadar yıllık yaklaşık %5 oranında büyümesi beklenmekte olup trafik arttıkça emniyet konusundaki endişeler de artmaktadır. Ortak AB havacılık politikası, Avrupa’yı dünyanın en güvenli hava sahası haline getirmeyi amaçlamaktadır (EC, 2020ç).

²⁵ AB, Mart 2000 tarihli Lizbon Zirvesinde, “2010 yılına kadar AB’yi dünyanın rekabet gücü en yüksek, dinamik, bilgiye dayalı ekonomisi haline getirmek, tam istihdam sağlamak, sürdürülebilir bir ekonomik büyümeyi ve sosyal bütünleşmeyi sağlamak” hedefini yeni stratejisi olarak belirlemiştir. Bu stratejik hedefe ulaşmak için yıllık % 3 büyüme ile 2010 yılında işgücüne katılım oranının % 70’e çıkarılması amaçlanmıştır. Bu strateji genel olarak Lizbon Süreci olarak kabul edilmektedir (Aydın, 2008: 85).

6. AB'YE ÜYE ÜLKELERDE SİVİL HAVACILIK SİSTEMİ

Bu başlıkta Almanya, Birleşik Krallık, Bulgaristan, Fransa, Hırvatistan ve Romanya'nın sivil havacılık sistemleri ile düzenleyici otorite konumundaki kurumlarının örgüt yapıları genel olarak incelenmiştir. Bu ülkelerin seçiminde, Almanya, Birleşik Krallık ve Fransa'nın sivil havacılık alanındaki gelişmişlikleri ve güçlü örgüt yapıları; Bulgaristan, Hırvatistan ve Romanya'nın ise AB'ye son dönemde katılan ülkeler olmaları etkili olmuştur. Her iki gruptaki ülkelerin, AB üye ülkesi olmaları (Birleşik Krallık'ın çalışma esnasında AB'den ayrılmış olsa bile) ve bu bağlamda AB havacılık standartlarını uyguluyor olmaları ile Türkiye'nin AB uyum sürecinde bulunduğu konum hakkında değerlendirme yapabilmeye olanak sağlayabilecekleri düşünülmüştür.

6.1. Almanya'da Sivil Havacılık Sistemi

Almanya'da ulaştırma hizmetleri, bir Bakan başkanlığında yönetilen “Federal Ulaştırma ve Dijital Altyapı Bakanlığı” (*Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur-BMVI*) tarafından yürütülmekte olup Bakan, 63 yürütme ajansından oluşan bölümün çalışmalarını koordine etmektedir. Bakanlık, yürütülen çalışmalarda, Alman Federal Meclisi üyesi olan iki Parlamenter Devlet Sekreteri ve iki Daimî Devlet Sekreteri tarafından desteklenmektedir (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur [BMVI], 2020a). BMVI'nin uzmanlık gerektiren farklı görevleri için oluşturulmuş idari kurum ve kuruluşlarından bazıları şunlardır (BMVI, 2020b):

- Federal Hava Trafik Kontrol Kurumu (*Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung BAF*),
- Yük Taşımacılığı Federal Ofisi (*Bundesamt für Güterverkehr-BAG*),
- Federal Karayolu Araştırma Enstitüsü (*Bundesanstalt für Straßenwesen-BAST*),
- Federal İdari Hizmetler Ajansı (*Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen-BAV*),
- Federal Su Yolları Mühendislik ve Araştırma Enstitüsü (*Bundesanstalt für Wasserbau-BAW*),
- Federal Demiryolu Mülkiyet Ajansı (*Bundeseisenbahnvermögen-BEV*),
- Federal Hidroloji Enstitüsü (*Bundesanstalt für Gewässerkunde-BfG*),

- Federal Uçak Kaza Soruşturma Bürosu (*Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung-BFU*),
- Federal Denizcilik ve Hidrografik Ajansı (*Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie-BSH*),
- Federal Deniz Zayıtı Araştırma Bürosu (*Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung-BSU*),
- Alman Meteoroloji Servisi (*Deutscher Wetterdienst-DWD*),
- Federal Demiryolu Ofisi (*Eisenbahn-Bundesamt-EBA*),
- Federal Motorlu Taşımacılık Kurumu (*Kraftfahrt-Bundesamt-KBA*),
- Federal Havacılık Ofisi (*Luftfahrt-Bundesamt-LBA*),
- Federal Su Yolları ve Denizcilik İdaresi (*Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung des Bundes-WSV*).

Toplamda yaklaşık 1245 personeli bulunan BMVI; Merkez Hizmetleri, Personel ve Haberleşme, Federal Ana Yollar, Karayolu Trafik ve Ulaştırma, Politika Sorunları, Su Yolları ve Kargo, Dijital Toplum, Demiryolları ve Havacılık olmak üzere dokuz genel müdürlüğe ayrılmıştır (BMVI, 2020a).

Havacılık Genel Müdürlüğü; hava taşımacılığında ulusal ve uluslararası havacılık ile havacılık politikası konuları yanında havaalanları ve güvenliği ile ilgilenmektedir. Genel Müdürlük; Federal Havacılık Ofisi (LBA), Federal Hava Trafik Kontrol Kurumu (BAF), Alman Federal Uçak Kaza Soruşturma Bürosu (BFU) ve Alman Hava Seyrüsefer Hizmetleri (*Deutschen Flugsicherung GmbH-DFS*) yardımıyla Almanya'daki hava trafiğinin sorunsuz akışını ve Alman hava taşıyıcılarının güvenli bir şekilde çalışmasını sağlamaktadır. Çevre, gürültü ve tüketicinin korunması ile ilgili tüm konuları dikkate alır ve aynı zamanda Almanya'yı uluslararası kurum ve kuruluşlar önünde temsil etmektedir (BMVI, 2020a).

Kökenleri 1918 yılına kadar giden ve Birinci Dünya Savaşı'dan sonra havacılıktaki meseleleri çözmek için "İçişleri Ulusal Ofisi" adıyla geçici olarak oluşturulan LBA (Luftfahrt-Bundesamt [LBA], 2020a), son olarak sivil havacılık işlevlerini yerine getirmek için en yüksek federal otorite olarak görevine devam etmektedir. Braunschweig'deki merkez ofis ve Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Münih, Stuttgart ve

Berlin'deki bölge ofislerinden oluşmaktadır. Temel amacı; havacılık güvenliği ve emniyetini sağlamak olan LBA'nın sorumlulukları, Federal Havacılık Ofisi Kanunu ile düzenlenmiştir (BMVI, 2020b).

BMVI'ya bağlı yüksek federal bir otorite olarak, bir uçuşun başlamadan çok önce emniyetini sağlamakla görevli olan LBA, 100'den fazla onay ve denetleme işlevini gerçekleştirerek, Almanya'da havacılığın yüksek güvenlik standardını sağlamaktadır. LBA'nın görevleri çeşitli bölümlerin sorumluluklarına ayrılmıştır. Bu bölümler ve bu bölümlerin genel olarak sorumlulukları şunlardır (LBA, 2020b):

Z - Merkezi Hizmetler (*Z - Zentrale Dienste*)

- Yolcu hakları,
- İptal, biniş ya da gecikme durumunda yolcu hakları,
- Hareket kabiliyeti azalmış yolcu,
- Fiyat şeffaflığı konusunda havayolu yolcuları,
- Hava yolcularının işletilen havayolu şirketinin kimliğini bilme hakkı.

T - Teknoloji / Çevre Koruma (*T - Technik / Umweltschutz*)

- Ulusal kalkınma ajansları,
- Üretim şirketleri,
- Bakım kuruluşları,
- Uçuşa elverişlilik bakım yönetim şirketleri (CAMO²⁶),
- Teknik personel için eğitim şirketleri,
- Havacılık şirketleri ve havacılık okullarının teknik işleyişinin izlenmesi,
- Tip onaylarının izlenmesi,
- Gürültü onayı,
- Hava aracı uçuşa elverişlilik izleme (ACAM²⁷),
- Bakım programları,
- Uçuşa elverişlilik direktifleri,
- Radyasyondan korunma.

²⁶ CAMO: Continuing Airworthiness Management Organisation, Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetim Organizasyonu.

²⁷ ACAM: Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring, Hava Aracı Sürekli Uçuşa Elverişlilik İzleme.

Bölüm B - Operasyonlar (*Abteilung B - Betrieb*)

- Alman hava taşıyıcılarının onayı ve denetimi,
- Yabancı havacılık şirketleri için uçuş haklarının verilmesi,
- Alman ve yabancı hava taşıyıcıları için havayolu izni,
- Uçuş işlemleri,
- Alman hava taşıyıcılarının denetimi,
- Uçuş operasyonları izinleri,
- Kabin güvenliği ve kabin personelinin eğitimi,
- Görev, uçuş görevi ve dinlenme sürelerinin tanınması ve izlenmesi,
- Havacılık emniyeti / tehlikeli maddeler / olay raporları,
- Ramp kontrolleri,
- Tehlikeli madde taşımacılığında onay,
- AB Yönetmeliği uyarınca havayollarından teknik ve uçuşla ilgili olay raporlarının toplanması ve işlenmesinin yanı sıra güvenlikle ilgili olayların koordinasyonu,
- Hava taşıyıcılarının ekonomik performansı.

Bölüm L - Havacılık Personeli (*Abteilung L - Luftfahrtpersonal*)

- Eğitim organizasyonlarının onayı,
- İzin ve yetki almak için teorik sınavların kabulü,
- Uçuş simülasyonu eğitim cihazlarının niteliği ve izlenmesi,
- Denetçi yetkilerinin ve denetçilerin onaylarının verilmesi,
- Sınav görevlileri ve kıdemli sınav görevlileri için standardizasyon kurslarının düzenlenmesi,
- Eğitim organizasyonlarının ve sınav görevlilerinin denetimi,
- Havacılık personelinin lisanslanması,
- Askeri havacılık faaliyetlerinin kredilendirilmesi,
- Havacılık tıbbı,
- İnsansız hava araçlarının kontrolörleri için sertifika veren kuruluşların tanınması.

Bölüm S - Havacılık Güvenliği (*Abteilung S - Luftsicherheit*)

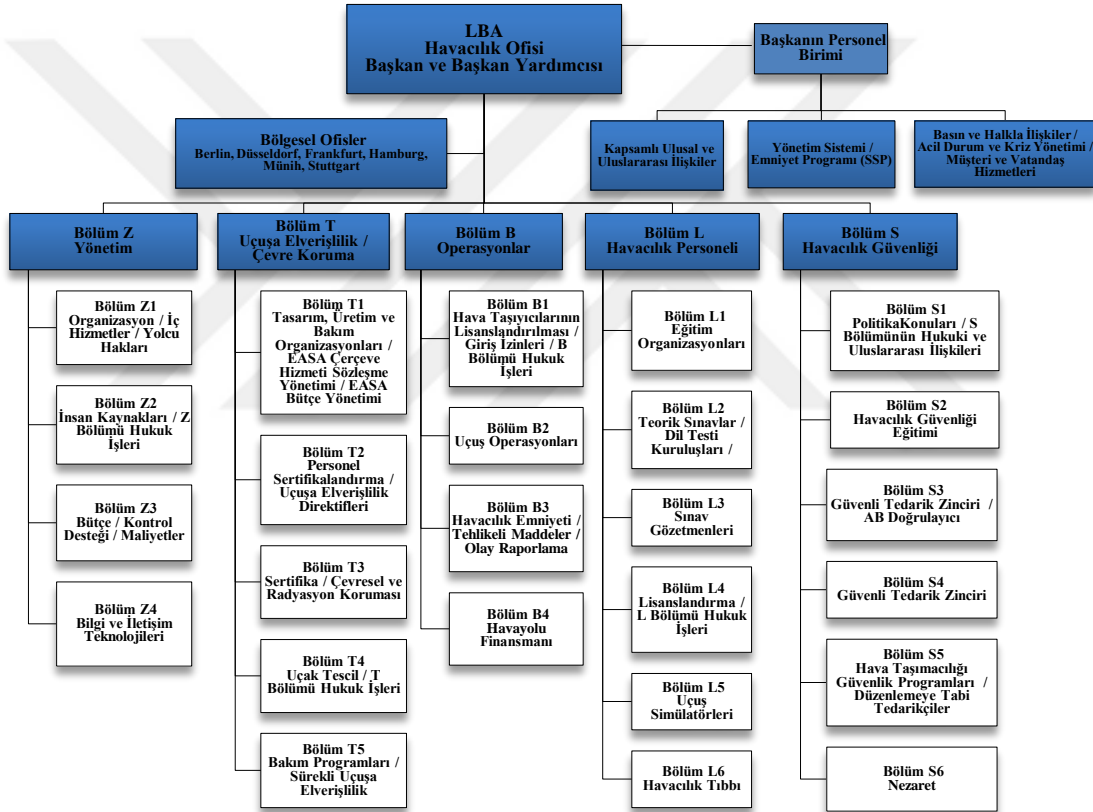
- Havacılık güvenlik programlarının Alman ve yabancı havayolları tarafından onaylanması ve gözden geçirilmesi,
- Alman havaalanlarında hava taşıyıcıları tarafından alınan güvenlik önlemlerinin izlenmesi,
- Güvenli tedarik zincirine katılanların denetimi,
- Bilgisayar veya web tabanlı havacılık güvenliği eğitim programlarının değerlendirilmesi ve onaylanması,
- Havacılık güvenliği eğitimi için eğiticilerin onaylanması ve yürütülen havacılık güvenliği eğitiminin izlenmesi,
- Havacılık güvenlik ekipmanlarının belgelendirilmesi, onaylanması ve gözetimi,
- Patlayıcı algılama köpek (*Sprengstoffspürhunde-SSH*) ekiplerinin onayı ve denetimi,
- Bölüm S-Havacılık Güvenliği'nin yasal konular, idari suçlar ve stratejik kontrolü.

LBA'nın faaliyet alanı, ilgili teknik bilgiler bağlamında, çok sayıda yasa ve yönetmelik ile düzenlenmektedir. Federal Adalet Bakanlığı ile yürütülen ortak bir proje kapsamında neredeyse tüm geçerli federal yasalara ücretsiz erişim sağlanmaktadır. Buradan Hava Trafik Kanunu, Hava Trafik Yönetmeliği veya Hava Trafik Yönetimi Maliyet Yönetmeliği gibi ilgili havacılık hukuku düzenlemeleri ile geçerli yasa ve yönetmeliklere ulaşılabilmektedir. Ancak, internet ortamında bulunan yasal metinler resmi sürüm olmadığı için bunların Federal Hukuk Gazetesinden bulunması ve oradan talep edilmesi gerekmektedir. Federal idari düzenlemeler ise, yasal norm olmayıp idari teşkilat içindeki üst yönetim organları veya amirleri tarafından alt yetkililere veya çalışanlara verilen ve idarenin organizasyonunu ile eylemlerini belirlemeye yarayan soyut ve genel düzenlemelerdir. İdari düzenlemeler de veri tabanlarında, internet ortamında ulaşılabilir bir şekilde muhafaza edilip federal bakanlıklar tarafından sürekli güncellenmektedir. LBA, AB'nin ilgili yönetmeliklerini ve kurallarını da kendi sayfalarında yayınlamaktadır. İlgilenenler AB düzenleme ve direktiflerini *EUR-Lex*²⁸

²⁸ EUR-Lex: Access to European Union Law; AB hukukuna erişim. EUR-Lex, Avrupa Birliği yasalarına ve kamuya açık kabul edilen belgelere ücretsiz erişim sağlar. EUR-Lex şunları sunar, Çevrimiçi formatta

aracılığıyla bulabilmektedir. EUR-Lex, Avrupa Birliği yasalarına doğrudan ve ücretsiz erişim sağlamaktadır. Sistem, AB Resmî Gazetesine ve özellikle Antlaşmalar'a, yasama işlemlerine, içtihatlarla ve hazırlık işlemlerine danışmak için kullanılabilir. Ayrıca EASA ve ICAO kapsamında yapılmış olan anlaşma ve düzenlemelere ilgili kurumların internet sitelerinden erişim sağlanmaktadır. Havacılık El Kitabı ve yayınlarına ise *EISENSCHMIDT*²⁹ ve Federal Havacılık Ofisi web sitesinden ulaşılmaktadır (LBA, 2020c). Almanya'nın ilgili mevzuat yapıları havacılık kapsamında incelendiğinde çok detaylı ve köklü bir yapının oluşturulduğu görülmektedir.

Şekil 6.1. Almanya Sivil Havacılık Kurumu Örgüt Yapısı



Kaynak: LBA, 2020ç.

Federal Hava Trafik Kontrol Kurumu (BAF): BAF, Hava Trafik Kontrol Federal Otoritesi olarak, Ekonomik Denetim (*Wirtschaftsaufsicht-WA*); Hava Sahası, Uçuş

Avrupa Birliği Resmi Gazetesi'nin günlük baskıları ve çeşitli arama yetenekleri, belgeleri görüntüleme ve/veya indirme yeteneği (PDF, HTML, DOC, TIFF), her belge için analitik veriler (EUR-Lex, 2020).

²⁹ EISENSCHMIDT: Genel havacılık (insanlı ve insansız) için havacılık yayıncısı (EISENSCHMIDT, 2020).

Prosedürleri, Hukuk (*Luftraum, Flugverfahren, Recht-LFR*); Hava Trafik Kontrol Teknolojisi (*Sicherheitsaufsicht Flugsicherungstechnik-ST*); Hava Trafik Kontrol Organizasyonları ve Hava Trafik Kontrol Personeli (*Sicherheitsaufsicht Flugsicherungsorganisationen und Flugsicherungspersonal-SOP*); Merkezi Yönetim (*Zentrale Verwaltung-ZV*) olmak üzere beş birim ile yalın bir otoritedir. Ayrıca doğudan yönetime bağlı, Basın ve Halkla İlişkiler Ofisi (*Presse- und Öffentlichkeitsarbeit-PÖ*); Uluslararası Ofis (*Internationales- INT*) ve hava trafik kontrolü alanında sivil-asker iş birliğini sağlamak üzere oluşturulmuş Askeri Hava Trafik Kontrol İrtibat Bürosu (*Verbindungsbüro Militärische Flugsicherung-VBB*) olarak otoriteye bağlı üç birim daha bulunmaktadır (Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung [BAF], 2020a).

Avrupa ve ulusal hukuk düzenlemeleri kurulduğu 9 Ağustos 2009'dan bu yana BAF'ın yasal temellerini oluşturmuştur (BAF, 2020b). Avrupa Hukuku kapsamında, 2004 yılında Avrupa Topluluğu, Tek Avrupa Hava Sahası (*Single European Sky-SES*) ile ilgili temel mevzuatı kabul etmiş, SES için bu temel düzenlemeler zaman içinde geliştirilmiş ve çeşitli konuları kapsayan uygulamaya yönelik birçok düzenleme yayımlanmıştır (BAF, 2020c).

2009 yılında, Tek bir Avrupa Hava Sahasının oluşturulması programı, ek bazı düzenlemeler kapsamında SES II paketi ile genişletilmiştir. Bu yapı ile hava seyrüsefer hizmetleri için Avrupa çapında bir performans planlama sistemi uygulamaya konulmuş ve EUROCONTROL tarafından halihazırda yürütülen trafik akış kontrolünün görevi kapsamlı ağ yönetimine genişletilmiştir. Böylece üye devletler için İşlevsel Hava Sahası Bloklarının (*Functional Airspace Block-FAB*) kurulması zorunlu hale getirilmiş ve EASA'nın Köln'deki görevleri hava trafik kontrolündeki emniyet düzenlemelerini de içerecek şekilde genişletilmiştir (BAF, 2020b).

Bu gelişmelerin devamında 2009 yılında, SES düzenlemeleri sonucunda Alman ulusal mevzuatında çok sayıda değişiklik yapılmıştır. BAF'ın özel bir kanunla Ağustos 2009'da kurulması, bu kapsamda yapılan bir çalışmadır. (BAF, 2020ç). Diğer düzenlemelerden bazılarında aşağıdaki gibidir (BAF, 2020d):

- Havacılık Kanunu,
- Hava Trafik Yönetmeliği,

- Hava trafik kontrol personeli ve onların eğitimi ile ilgili yönetmelik,
- Trafik Kontrolünün Uygulanması Yönetmeliği.

BAF, hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanması için kuruluşlar, sistemler, süreçler ve insanların, sürekli denetimini sağlamaktadır. Denetleme işlevi, hava seyrüsefer hizmet sağlayıcılarının Avrupa gerekliliklerine göre belgelendirilmesini içermektedir. Bu kapsamda tüm büyük ve küçük havaalanlarında bulunan hava trafiği kontrol organizasyonlarının tüm operasyonları düzenli olarak denetlenmekte ve kapsamlı bir raporlama sistemi işletilmektedir. BAF, genel olarak aşağıdaki görevleri yerine getirmektedir (BAF, 2020e):

- Hava seyrüsefer hizmet sağlayıcılarının sertifikasyonu,
- Sürekli güvenlik denetimi,
- Hava trafik kontrol izin ve yetkilerinin yönetimi,
- Hava seyrüsefer hizmet sağlayıcılarının emniyet gözetimi,
- Uçuş hizmetlerinin denetimi,
- Alman sivil havacılığının yer istasyonları ve navigasyon istasyonları için havacılık frekans yönetimi,
- Mobil hava trafik hizmetinin yer radyo istasyonları ve uçuş navigasyon radyo istasyonları için tip onayı,
- Performans planlama,
- Hava trafik kontrol ücretlerinin belirlenmesinde BMVI'nın desteklenmesi,
- Uçuş prosedürlerinin oluşturulması,
- Uçağın işleyişine ilişkin kuralların ve uçuş prosedürlerine uyulmaması durumunda ihlallerin takibi.

Alman Hava Seyrüsefer Hizmetleri Sağlayıcı Kuruluşu (DFS): DFS, özel hukuka göre organize edilmiş tamamı federal hükümete ait Almanya'nın hava seyrüsefer hizmetleri sağlayıcı kuruluşudur. DFS, Federal hükümet adına Hava Trafik Yasası'nda belirtilen hava trafik kontrol görevlerini yerine getirmekte ve yapmış olduğu harcamalar gelirleri tarafından karşılanmaktadır. DFS resmi olarak Ekim 1992'de kurulmuş ve 1 Ocak 1993'ten bu yana, sadece sivil hava trafiğini kontrol etmekle kalmayıp, askeri

havaalanları hariç olmak üzere, barış zamanlarında askeri hava trafiğini de kontrol etmekten sorumludur (Deutschen Flugsicherung GmbH [DFS], 2020a).

DFS'nin, gerçekleştirdiği hava trafik ve destek hizmetleri kapsamında, Langen, Bremen, Karlsruhe ve Münih'te kontrol merkezleri bulunmaktadır. DFS, uluslararası Alman ticari havaalanlarında 16 kontrol kulesini işletmekte olup Hava Trafik Hizmetleri (*Air Traffic Services-ATS*) ile iletişim, konum ve navigasyon sistemlerini geliştirmektedir (DFS, 2020b: 11).

Alman Federal Hava Aracı Kaza Soruşturma Bürosu (BFU): BFU, Almanya'da uçak kazalarının nedenlerini belirlemekten sorumludur (Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung [BFU], 2020a). 1 Eylül 1998 tarihinde bağımsız bir federal otorite olarak kurulan ve merkezi Brunswick'te bulunan BFU, doğrudan BMVI'ya bağlıdır (BFU, 2020b). BFU, bir yöneticiye bağlı dört bölüm olatac teşkilatlanmış bir örgüt yapısına sahiptir (BFU, 2020c).

BFU faaliyetlerini, 1 Eylül 1998 tarihli, "Sivil Hava Aracı İşletmesinde Kaza ve Olayların Araştırılması Kanunu" (*Flugunfall Untersuchungs Gesetz-FLUUG*) kapsamında yürütmektedir. (BFU, 2020ç). BFU ve görevleri için AB, ICAO ve Almanya'nın bu alandaki düzenlemeleri yasal dayanaktır. Bu çerçevede (BFU, 2020d):

- Sivil havacılıkta meydana gelen kaza ve arızaların araştırılması ve önlenmesi ile 94/56 EC sayılı Direktifin yürürlükten kaldırılmasına ilişkin 20 Ekim 2010 tarihli Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin 996/2010 sayılı Tüzüğü 2 Aralık 2010 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Buna göre, her AB üyesi devletin bir ulusal güvenlik soruşturma organı kurması ve güvenlik soruşturmalarından elde edilen bulguların devletler arasında paylaşılması gerektiği öngörülmektedir.
- ICAO Ek 13 hükümlerini tamamlar. Ek 13, sivil uçaklardaki uçak kazalarının ve arızalarının araştırılması ve değerlendirilmesi prosedürü hakkında bilgi sağlar ve bunları belirler. Almanya 1956'da ICAO Anlaşmasını kabul etmiş; ICAO tarafından kabul edilen düzenlemelere uymayı taahhüt etmiştir. Bu kapsamda politikaları ve prosedürleri mümkün olduğunca değişmeden ulusal hukuka aktarmaktadır.

- Alman hukukuna ilişkin yönergeleri uygulamak için, “Sivil Uçakların İşleyişindeki Kazaların ve Arızaların Soruşturulmasına İlişkin Kanun” (FIUUG) 1 Eylül 1998’de kabul edilmiştir. Bu yasa, “Hava Taşıtlarının İşleyişindeki Hava Kazalarının Mesleki Soruşturması için Genel İdari Düzenleme”nin yerini almıştır. Bu düzenleme BFU’nun ulusal ve uluslararası düzeyde çalışması için gereklilikleri belirlemektedir.
- Hava Trafik Yönetmeliği (*Luftverkehrs Ordnung-LuftVO*) Bölüm 3’de kaza ve arızaların rapor edilmesi ve emniyet ile ilgili olayların bildirilmesine yönelik özel raporlama gereksinimleri bulunmaktadır.

Bu kapsamda yapılan soruşturmaların tek amacı gelecekteki kazaların ve olayların önlenebileceği doğrultuda bilgi elde etmektir; olayın değerlendirilmesi, sonuçlar ve emniyet önerileri suçluluk veya sorumluluk sorununu açıklığa kavuşturmak için tasarlanmamıştır (BFU, 2020e).

Alman Hava Durumu Servisi (DWD): BMVI’ye bağlı bir ajans olarak faaliyet gösteren ve genel merkezi Offenbach’ta olan Alman Meteoroloji Servisi (*Deutscher Wetterdienst-DWD*), Almanya’nın “Met Office”idir. Ana görevi hava ile ilgili tehlikelere ilişkin uyarılar sağlamak ve havacılık ve deniz taşımacılığının güvenliğini sağlamak için tahmin hizmetleri sunmaktır. Çevre ve iklim alanında verdiği hizmetler; çevresel tavsiye, iklim izleme, tıbbi meteoroloji, hidrometeoroloji ve tarımsal meteorolojiden oluşmaktadır (BMVI, 2020b).

DWD, Almanya’daki tüm ekonomik ve sosyal sektörlerin meteorolojik gereksinimlerini karşılamaktan sorumludur. DWD, “Alman Hava Servisi Kanunu” kapsamında aşağıdaki görevleri yerine getirmektedir (Deutscher Wetterdienst [DWD], 2020):

- Genel kamu veya bireysel müşteriler ve kullanıcılar için meteorolojik ve klimatolojik hizmetlerin sağlanması,
- Havacılık ve deniz taşımacılığının meteorolojik güvenliği, trafik güzergahları ve önemli altyapılar, özellikle enerji tedarik ve iletişim sistemleri ve hava olayları hakkında resmi uyarılar yayınlanması,
- Meteorolojik süreçlerin ve atmosfer yapısının izlenmesi ve değerlendirilmesi,

- Atmosfer ve çevrenin diğer alanları arasındaki meteorolojik ve klimatolojik etkileşimin kaydedilmesi,
- Meteorolojik ve klimatolojik süreçlerin analizi ve tahmini, iklim değişikliğinin analizi,
- Radyoaktif eser maddeler için atmosferin izlenmesi,
- İlgili görevleri yerine getirmek için gerekli ölçüm ve gözlem sistemlerinin işletilmesi, meteorolojik ve klimatolojik coğrafi veriler ile ilgili hizmetlerin sağlanması, arşivlenmesi, belgelendirilmesi ve sunulmasıdır.

6.2. Birleşik Krallık'ta Sivil Havacılık Sistemi

Birleşik Krallık, havacılık sektöründe küresel bir oyuncu ve dünyanın üçüncü büyük havacılık ağına sahip; 250 milyon terminal yolcuya hizmet veren, Avrupa'nın en büyük hava taşıma sistemidir. Birleşik Krallık, bir haftalık hizmet süresinde 370'den fazla uluslararası noktaya ve bir günlük hizmet süresinde bir Birleşik Krallık havaalanından 200'e yakın noktaya doğrudan bağlantıya sahiptir. Birleşik Krallığın yetişkin nüfusunun %49'u 2014'te en az bir kez yurt dışına uçmuştur (UK Parliament, 2019: 1).

Birleşik Krallık, zengin bir havacılık tarihine sahip olup Hükümet, havacılığın tüm Birleşik Krallık için önemini kabul etmektedir. Havacılık, Birleşik Krallık'ta istihdam yaratmakta, ekonomik büyümeyi teşvik etmekte ve ülkeyi dinamik bir ticaret ülkesi olarak dünyanın geri kalanına bağlamaktadır. Ayrıca sosyal bağlar ve aile bağlarını korumak için de önemlidir. Bu nedenle Hükümet, büyümenin sürdürülebilir bir şekilde gerçekleşmesi ve çevresel etkileri azaltmak koşuluyla, havacılığın büyümesini ve bunun sağlayacağı faydaları desteklemektedir. Birleşik Krallıkta havacılık sektörü, artan talebi karşılamak için hızla büyümekte olup yolcu sayısı her geçen gün artmaktadır. 2017 yılı itibari ile 284 milyon olan yolcu trafiğinin 2050 yılına kadar 435 milyona yükselebileceği tahmin edilmektedir (HM Government, 2018a: 6-12).

Havacılık, Birleşik Krallık ekonomisinin önemli bir parçası olup sektör her yıl Birleşik Krallık ekonomisine en az 22 milyar £ (sterlin) katkıda bulunmaktadır. Bu bağlamda gerçekleştirilen faaliyetlerin Birleşik Krallığın tüm bölgelerine yayılmış yarım milyondan fazla istihdam sağladığı tahmin edilmektedir. Birleşik Krallık, kanatlar,

motorlar ve diğer sistemler de dahil olmak üzere, hava araçlarının teknolojik açısından en gelişmiş parçalarını üreten dünyanın en büyük ikinci havacılık sektörüne sahiptir (HM Government, 2018b: 4).

Havacılık, dışı bakan ve dünyaya bağılı küresel bir Britanya inşa etmek için hayati öneme sahip olup Birleşik Krallık, dünya sahnesinde havacılıkta önemli bir rol oynamaktadır. Avrupa'nın en büyük ve şu anda dünyanın üçüncü büyük havacılık ağına sahip ayrıca dünyanın en büyük ikinci havacılık endüstrisine sahip olan Birleşik Krallık, özellikle güvenlik, emniyet ve çevre alanlarında uluslararası standartların belirlenmesinde küresel bir liderdir. Bunu başarmak için diğer ülkelerle ve ICAO, ECAC ve EUROCONTROL gibi uluslararası kuruluşlar ile yakın bir şekilde çalışmaktadır (HM Government, 2018a: 32-33).

ICAO, Birleşik Krallık Havacılık Sistemini düzenlemek ve denetlemek için bir Devlet Güvenlik Programı (*State Safety Programme-SSP*) düzenlemesini gerekli kılmakta ve ICAO üyeliğı kapsamında, Birleşik Krallığa; Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda Birleşik Krallığı, İngiltere'nin Denizaşırı Toprakları ve Taç Bağımlılıkları dahildir. Ulaştırma Bakanlığı (*Department for Transport-DfT*) ve Taç Bağımlılarının her biri arasındaki Mutabakat Zaptı (*Memorandums of Understanding-MoU*), Birleşik Krallık Hükümetine Chicago Sözleşmesi kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirmesinde yardımcı olmaktadır. Uluslararası Hava Güvenliğı Desteğı (*Air Safety Support International-ASSI*), Denizaşırı Bölgeler havacılık otoritelerine, özellikle ilgili yerlerde sivil havacılık düzenleyicisi bulunmadığı veya görevin kendisini üstlenecek kaynaklara veya uzmanlığa sahip olmadığı durumlarda yardım, eğitim ve tavsiye sağlamaktan sorumludur. Bunların yanında, Birleşik Krallık'ta askeri havacılığın sivil havacılığı etkileme olasılığı çerçevesinde bir SSP paydaşı olarak Askeri Havacılık Otoritesi (*Military Aviation Authority-MAA*) oluşturulmuştur. Askeri operasyonları düzenleyen ve denetleyen MAA'nın sorumlulukları, "Askeri Havacılık Otoritesi Düzenleme Politikası" (*MAA01: Military Aviation Authority Regulatory Policy*) ile tanımlanmıştır (Civil Aviation Authority [CAA], 2019a).

Hava Kazaları Araştırma Şubesi (*The Air Accidents Investigation Branch-AAIB*), Birleşik Krallık, Denizaşırı Toprakları ve Taç Bağımlılıkları içindeki sivil uçak kazalarını

ve ciddi olayları araştırır. Bunlar, Hava Kazaları ve Olayları İncelenmesi Yönetmeliği (*Civil Aviation Investigation of Air Accidents and Incidents Regulations*), Denizaşırı Toprakları ve Taç Bağımlılıklarındaki eşdeğer düzenlemeler ve ICAO Ek 13'ün uluslararası standartları ve önerilen uygulamalarına uygun olarak yürütülmektedir (CAA, 2019a).

Birleşik Krallık, Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu'nu imzalayan bir devlet olarak, ICAO tarafından oluşturulan uluslararası standartları uygulamaktadır. Birleşik Krallığın emniyet politikası ve yasal çerçevesi, İngiltere Hükümeti kapsamında Ulaştırma Bakanlığı (*Department for Transport-DfT*) aracılığıyla belirlenmekte olup CAA³⁰ (*Civil Aviation Authority*), ülkenin sivil havacılık alanındaki yetkili kuruluşu olarak emniyet düzenlemelerinden sorumludur (HM Government, 2018a: 132). Birleşik Krallığın Sivil Havacılık Otoritesi, CAA, Parlamento tarafından 1972'de, havacılık alanını düzenleyici uzman bir kuruluş olarak oluşturulmuştur (CAA, 2019b).

CAA, doğrudan devlet finansmanı kullanmayan, özerk bir yapıya sahip ve Ulaştırma Bakanlığına bağlı olarak faaliyet gösteren bir kuruluştur (CAA, 2019b). CAA'nın temel görev ve işlevleri; "Sivil Havacılık Kanunu 1982³¹", "Havaalanları Yasası 1986³²", "Ulaştırma Yasası 2000³³"; "Sivil Havacılık Yasası 2012³⁴" gibi birincil mevzuat ve "Hava Seyrüsefer Düzenlemesi 2009³⁵" gibi ikincil mevzuatlarla düzenlenmiştir. CAA ilgili yasalar çerçevesinde aşağıdaki işlevleri yerine getirir (CAA, 2019c; CAA, 2019ç: 12):

- Sivil havacılık emniyetinin düzenlenmesi,
- Yüksek emniyet standardını korurken, ulusal güvenlik, ekonomik ve çevresel faktörleri göz önünde bulundurarak, tüm kullanıcıların ihtiyaçlarını karşılamak için Birleşik Krallık hava sahasının kullanımına yönelik politika da dahil olmak üzere tüm sivil havacılık konularında Dışişleri Bakanı'na danışmanlık yapmak ve yardımcı olmak,

³⁰ CAA: Civil Aviation Authority, Birleşik Krallık Sivil Havacılık Otoritesi.

³¹ Civil Aviation Act 1982 (Legislation, 1982).

³² Airports Act 1986 (Legislation, 1986).

³³ Transport Act 2000 (Legislation, 2000).

³⁴ Civil Aviation Act 2012 (Legislation, 2012).

³⁵ The Air Navigation Order 2009 (Legislation, 2009).

- Belirli havaalanlarının ekonomik düzenlemesi ve belirli hava trafik hizmetlerinin sağlanması,
- Finansal uygunluklarını sağlamak da dahil olmak üzere havayollarının lisanslanması,
- Hava yolculuğu organizatörlerinin lisanslanması,
- Girişim Yasası'nın 8'inci bölümü ve biniş tazminatı reddi ve hareket kabiliyeti kısıtlı kişiler ile ilgili tüketici koruma yasasının uygulanması,
- Pilotların, hava trafik kontrolörlerinin, uçak bakım mühendislerinin ve ticari İHA operatörlerinin lisanslandırılması,
- Hava taşıtlarının tasarım, bakım ve onarım denetimi,
- Ulaştırma Bakanı tarafından yönetilen yönetmeliklerin hazırlanması,
- Havacılık güvenliği fonksiyonlarının düzenlenmesidir.

CAA, bir yönetim kurulu tarafından yönetilir. Kurul üyeleri, Ulaştırma Dışişleri Bakanı tarafından, atanmaktadır. Yönetim kurulu üyeleri, Ulaştırma Bakanlığı tarafından belirlenen hedeflere ulaşmak için CAA'nın tüm faaliyetlerinden sorumludur. Hava sahası politikası, emniyet düzenlemesi, ekonomik düzenleme ve tüketicinin korunması gibi başlıca sorumluluklarının her biri için bir grup yöneticisi ve bir politika komitesi bulunmaktadır (House of Commons 2006: 7).

Bin kişinin üzerinde personele sahip olan CAA, görevleri kapsamına giren faaliyetleri yerine getirmek için Emniyet ve Hava Sahası Düzenleme Grubu (*Safety and Airspace Regulation Group SARG*), Politika Düzenleme Grubu (*Regulatory Policy Group-RPG*) ve Tüketiciyi Koruma Grubu (*Consumer Protection Group-CPG*) olarak çeşitli birimlere ayrılmıştır. Aşağıdaki maddelerde bu birimler kısaca açıklanmıştır (Airline Portal, 2019):

- *Emniyet ve Hava Sahası Düzenleme Grubu (SARG)*: SARG, sivil havacılık standartlarının belirlenmesini ve sağlanmasını gerçekleştirmek için çalışmaktadır. Sorumluluk alanları arasında hava sahası düzenlemesi, hava sahası kullanımı, havacılık bilgi yönetimi düzenlemesi, koordinasyon ve danışmanlık, çevresel araştırma danışmanlığı, meteoroloji ve gözetim ve havacılık alanının yönetimi bulunmaktadır. SARG, hava taşıtlarının doğru bir şekilde tasarlanmasını,

üretilmesini, bakımını ve işletilmesini, havayollarının eğitimli uçuş ekipleriyle güvenli bir şekilde çalışmasını, havaalanlarının etkili hava trafik kontrolörleri ile çalışmasını ve uçak bakım mühendislerinin yetkin olmasını sağlamaktadır. Birim aynı zamanda havacılığın her alanında standartları uyumlaştırmak için çalışmaktadır. SARG, ayrıca sektördeki faaliyetleri izlemekte olup İngiltere'nin navigasyon ve iletişim altyapısı da dahil olmak üzere Birleşik Krallık hava sahasının planlanmasından ve düzenlenmesinden sorumludur.

- *Politika Düzenleme Grubu (RPG)*: Hükümet, hava yolları, havaalanları ve hava trafik hizmetleri için politika ve ekonomik öneriler sunmaktadır. RPG'nin ana işlevleri, Heathrow, Gatwick ve Stansted havaalanlarının yanı sıra Ulusal Hava Trafik Hizmetleri (*National Air Traffic Services-NATS*)'nin ekonomik düzenlemesini içermektedir. RPG, ayrıca, Birleşik Krallık için havacılık istatistiklerini toplamaktan ve analiz etmekten sorumludur.
- *Tüketiciyi Koruma Grubu (CPG)*: CPG, Birleşik Krallık'taki seyahat şirketlerinin finansmanını ve uygunluğunu düzenlemekte olup hava tatillerini ve uçuşlarını satan tüm firmalara lisans sağlayan bir program olan Hava Seyahat Organizatörleri Lisanslama (*Air Travel Organisers' Licensing-ATOL*) tüketici koruma sistemini de yönetmektedir. CPG, ayrıca Birleşik Krallık'taki havayollarına lisans verip, havayolları için Avrupa Komisyonu gereksinimlerini ve havayolu müşterilerinin korunmasına yardımcı olan diğer yasal gereklilik ve kuralları uygulamaktadır.

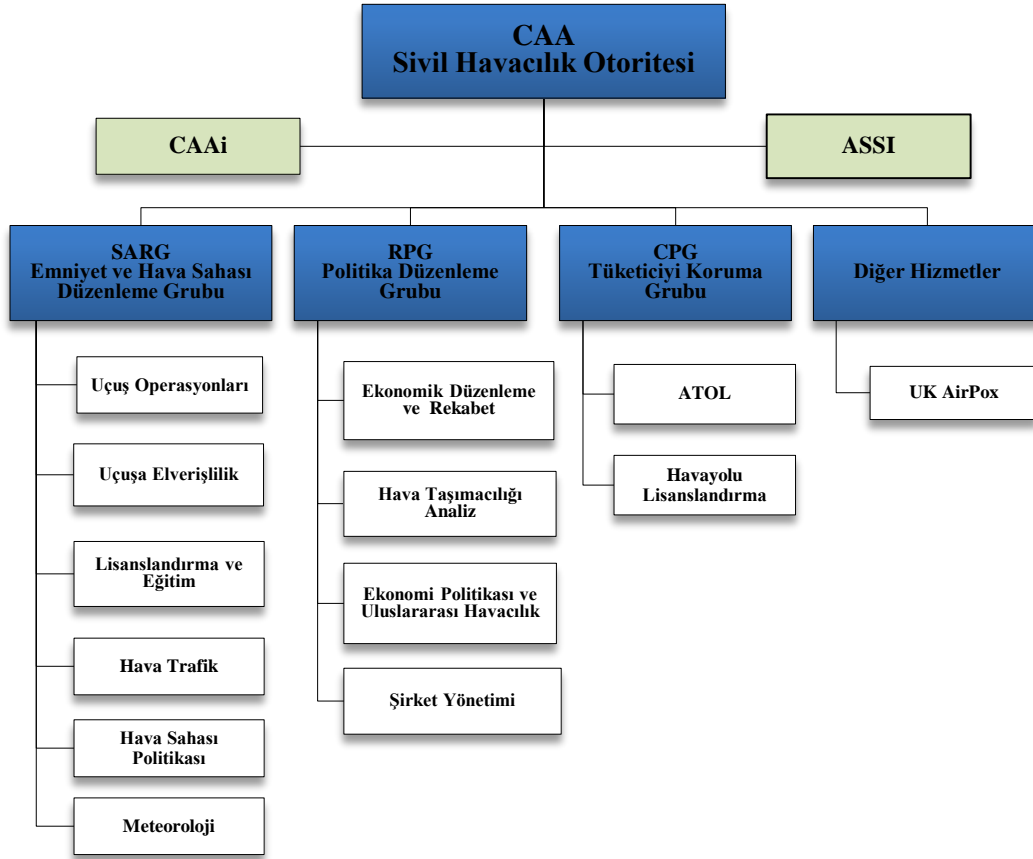
CAA'nın yukarıdaki ana görevleri kapsamına giren faaliyetleri yerine getirmek için açıklanmış grupların dışında, “*CAA International*³⁶” ve “*Air Safety Support International*³⁷” olmak üzere iki yan kuruluş ile çeşitli kurumsal hizmetler için oluşturulmuş bir alt grup CAA bünyesinde görev yapmaktadır. “*CAA International*” ve “*Air Safety Support International*” havacılık sistemlerinde teknik uzmanlığa ihtiyaç duyan ülkelere danışmanlık hizmetleri vermektedir. “*Air Safety Support International*”,

³⁶ CAA International (CAAI), Birleşik Krallık Sivil Havacılık Otoritesinin teknik iş birliği, danışmanlık ve havacılık eğitimi koludur. Yarının havacılığını şekillendirmeye yardımcı olmak için ICAO ve EASA'yı destekleyen 140'tan fazla ülkede havacılık emniyeti, güvenliği ve ekonomik düzenleme konularında yardım sağlamaktadır (CAAI, 2019).

³⁷ Air Safety Support International (ASSI), Birleşik Krallık Sivil Havacılık Otoritesinin, Birleşik Krallık Ulaştırma Departmanı Talimatları kapsamında kurulmuş, kar amacı gütmeyen bir kuruluştur. Şirketin birincil hedefi, Birleşik Krallık Denizaşırı Toprakları'nda uyumlu bir sivil havacılık güvenlik düzenlemesi sistemi sağlamaya yardımcı olmaktır (ASSI, 2019).

yalnızca İngiliz bölgelerine danışmanlık hizmetleri sunan küçük ve kâr amacı gütmeyen bir kuruluş iken “CAA International” ise diğer ilgili ülkelere danışmanlık hizmeti veren kâr amaçlı bir kuruluştur (CAA International [CAAi], 2019; Air Safety Support International [ASSI], 2019).

Şekil 6.2. Birleşik Krallık Sivil Havacılık Kurumu Örgüt Yapısı



Kaynak: CAA. 2019d; House of Commons, 2006: 6-10.

Ayrıca bilgi teknolojisi ve insan kaynakları gibi iş destek sistemlerine yönelik diğer görevler için oluşturulmuş çeşitli yapılar CAA yapısında görev almaktadır. Birleşik Krallık Airprox Kurulu (*UK Airprox Board*) bu yapılardan biridir. Kurulun ana amacı, özellikle Birleşik Krallık Hava Sahası’nda bildirilen Airprox³⁸ olaylarından öğrenilecek ve uygulanacak dersler aracılığıyla Birleşik Krallık’ta hava güvenliğini artırmaktır

³⁸ Airprox, bir pilot veya hava trafik hizmetleri personelinin görüşüne göre, uçaklar arasındaki mesafenin ve bunların göreceli konumları ve hızının, ilgili hava taşıtının güvenliğini tehlikeye atabilecek şekilde olduğu bir durumdur (Airprox, 2019).

(Airprox, 2019). Bu çalışma kapsamında yapılan incelemeler esnasında CAA örgüt yapısının, grup isimlerinin ve sorumluluk alanlarının çeşitli zamanlarda değişikliğe uğradığı görülmüştür.

Birleşik Krallığın “Brexit³⁹ Süreci” çalışma kapsamında önemli bir ayrıntı olarak karşımıza çıkmıştır. Ancak Birleşik Krallığın Brexit Süreci kapsamında AB ile yollarını ayırmış olsa bile uzun bir süre Birliğe sağladığı katkı ve Birliğin havacılık sistemi üzerindeki etkisi nedeniyle çalışmada yer alması gerektiği düşünülmüştür. Bu bağlamda Birleşik Krallığın havacılık sistemi hakkında yapılan incelemelerin çalışmaya önemli katkı sağladığı söylenebilir.

Birleşik Krallık, 29 Mart 2017 tarihinde AB Antlaşması'nın 50'nci maddesi uyarınca AB'den ayrılma niyetini Avrupa Konseyi'ne bildirmiş (EC, 2019a) ve 47 yıllık AB üyeliğinin ardından 31 Ocak 2020'de AB'den ayrılmıştır. Çekilme Anlaşması⁴⁰ uyarınca, artık resmi olarak AB'ye üçüncü bir ülkedir ve bu nedenle AB karar alma sürecine katılmamaktadır. Bununla birlikte, AB ve Birleşik Krallık, 31 Aralık 2020'ye kadar sürecek bir “geçiş dönemi⁴¹” üzerinde anlaşmaya varmış ve AB hukuku, geçiş döneminin sonuna kadar Birleşik Krallık için geçerli olmuştur (EC, 2020d). Bu süre zarfında, Birleşik Krallık, bir AB üye devleti olarak muamele görmüş, ancak katılmama ilkesi gereği EASA'da herhangi bir karar alma veya karar şekillendirme faaliyetine katılamamıştır (EASA, 2020b).

2020 yılı sonunda Brexit sonrası geçiş döneminin sona ereceği belirtilmiş ve Ocak 2021'den itibaren yeni kuralların uygulanacak olması duyurulmuştur (GOV. UK, 2020). Geçiş döneminin sonuna kadar, EASA'nın sivil havacılık güvenliği alanında düzenleyici ve yürütme görevlerine sahip bir AB ajansı olarak görevi ve rolü değişmemiş, 27 AB,

³⁹ Brexit; Birleşik Krallığın AB'den ayrılmasının kısa ifadesidir.

⁴⁰ AB ile Birleşik Krallık arasında imzalanan “Çekilme Anlaşması”, AB Antlaşması'nın 50'nci maddesi uyarınca Birleşik Krallığın AB'den çekilmesinin koşullarını belirler. Çekilme Anlaşması, 17 Ekim 2019 tarihinde kabul edildikten sonra 1 Şubat 2020'de gelecekteki AB-Birleşik Krallık ortaklığının çerçevesini belirleyen Siyasi Bildirge ile birlikte yürürlüğe girmiştir (EC, 2020e).

⁴¹ Birleşik Krallığın 31 Ocak 2020 tarihinde AB'den ayrılmasının ardından bir geçiş dönemine girilmiş ve bu sınırlı süre, Çekilme Anlaşmasının bir parçası olarak kabul edilmiştir. Geçiş döneminin 31 Aralık 2020'ye kadar sürmesi planlanmıştır (EC, 2020f).

dört ilişkili ülke yanında Birleşik Krallık ile birlikte çalışmaya devam edeceği belirtilmiştir (EASA, 2020ğ).

Brexit sürecinde CAA, Hükümetin ve havacılık sektörünün yoğun bir şekilde yer aldığı AB'den çıkış kapsamında; önemli faaliyetler için rehberlik hazırlanması ve yayınlanması, İngiltere havacılık ve uzay faaliyetleri için ICAO uyumlu bir tasarım yeteneği durumu oluşturulması ve önemli sayıda pilot ve mühendis lisans transfer talebinin karşılanması gibi faaliyetler yapmıştır. Daha geniş uluslararası çalışmalarda ABD, Kanada, Brezilya ve Japonya ile yeni ikili hava güvenliği anlaşmaları üzerinde anlaşmış ve AB havayolları için üçüncü ülke onayları ve yabancı operatör izinleri hazırlayıp vermiştir. Ayrıca yapılan bu çalışmanın bir parçası olarak, yabancı operatör izinlerinin online olarak uygulanması ve işlenmesi için yeni bir sistem geliştirmiştir (CAA, 2019ç: 2).

6.3. Bulgaristan'da Sivil Havacılık Sistemi

Bulgaristan'da ulaştırma hizmetleri “Ulaştırma, Bilgi Teknolojisi ve Haberleşme Bakanlığı” (*Ministry of Transport, Information Technology and Communications-MTITC*) tarafından yürütülmektedir (Ministry of Transport, Information Technology and Communications [MTITC], 2019a). Bilgi teknolojileri, iletişim ve ulaşım ana alanlarında faaliyet gösteren Bakanlık, ulaştırma alanında; karayolu, demiryolu, su yolu ve havayolu taşımacılığı modlarında hizmet sunmaktadır (MTITC, 2019b).

Havayolu taşımacılığı kapsamında Bakanlığa bağlı üç adet birim bulunmaktadır. Bunlar (MTITC, 2019c):

- “Uçak Kazası İnceleme Birimi” (Aircraft Accident Investigation Unit-AAIU);
- “Hava Ekibi 28” (Air Squad 28)⁴²;
- “Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdürlüğü” (*Directorate General “Civil Aviation Administration”-DG CAA*)’dür.

⁴² Hava Ekibi 28, (*Air Squad 28*) adını, 9 Eylül 1944 darbesinin 28’inci yıldönümü olan 1972’de kurulmasından dolayı almıştır (Air Squad 28, 2019).

AAIU, uluslararası ve AB sivil havacılık ve gereklilikleri temelinde Kasım 2001’de kurulmuştur. AAIU’nun temel işlevleri şunlardır (MTITC, 2019ç):

- Havacılık olaylarının zorunlu ve gönüllü olarak raporlanması için bir sistem oluşturulmak,
- Emniyet ile ilgili soruşturmayı organize etmek,
- İncelemelerin kayıtlarını tutmak ve havacılık olayları için bir bilgi veritabanı sağlamak,
- Havacılık olayları için yıllık analiz ve haber bülteni hazırlamak ve yaymak,
- Havacılık olaylarının emniyet incelemesinde, havacılık alanındaki bireylerin ve tüzel kişilerin eylemlerini ve belirli bir olayla ilgili tesislerin işleyişini analiz etmek,
- Havacılık emniyeti ile ilgili verileri toplamak ve analiz etmektir.

AAIU’nun faaliyetini soruşturma müfettişi olan bir Başkan yönetir. AAIU’nun üzerinde çalıştığı ana görevler şunlardır (MTITC, 2019ç):

- Sivil havacılık kazalarının ve ciddi olayların araştırılması ve emniyet önerilerinin belirlenmesi,
- Uçuş emniyeti seviyesini iyileştirmek için önleyici faaliyetler,
- Havacılık kuruluşları tarafından yürütülen olay soruşturulmalarının kontrolüdür.

AAIU ayrıca, MTITC’deki “Uçak, Denizcilik ve Demiryolu Kaza Araştırma Müdürlüğü” (*Aircraft, Maritime and Railway Accident Investigation Directorate-AMRAID*)’nün işlevsel bir parçası olup havacılık olaylarına ilişkin verilerin toplanması, işlenmesi ve analizi için tek tip bir Avrupa sistemi ECCAIRS⁴³’ye katılmıştır (MTITC, 2019ç). AAIU, Sivil Havacılık Otoritesinden tamamen bağımsızdır ve doğrudan Bulgaristan Cumhuriyeti Ulaştırma, Bilgi Teknolojisi ve Haberleşme Bakanı’na bağlıdır (EC, 2019b).

⁴³ ECCAIRS: European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems, Avrupa Kaza ve Olay Raporlama Sistemleri Koordinasyon Merkezi.

“*Air Squad 28*”; Bulgaristan’da devlet adına uçuşlar gerçekleştiren havacılık birimidir. İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra, Bulgaristan’ın üst düzey devlet adamlarına hizmet edecek ve özel hükümet görevlerini yerine getirecek uçağı yoktur ve ilerleyen süreçte yürütülen çalışmalar sonucunda Bakanlığa bağlı bir havacılık birimi oluşturulmuştur (Air Squad 28, 2019).

Bulgaristan’ın havacılık düzenleme otoritesi olan DG CAA, MTITC bünyesinde devlet bütçesi destekli bir tüzel kişilik olup beş bölgesel bölümden oluşmaktadır. Ulusal hava sahasında havacılığın emniyetinden sorumlu olan DG CAA, sivil hava aracı ve teçhizatının sertifikasyonu, uçak operatörlerinin sertifikasyonu ve ruhsatlandırılması, sivil havacılık ile ilgili ve havacılık personelinin ve eğitim merkezlerinin lisanslandırılması gibi görevleri yürürlükteki mevcut Kanun⁴⁴ ile Bulgaristan Cumhuriyeti’nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler ve düzenlemeler çerçevesinde yerine getirmektedir (MTITC, 2019d).

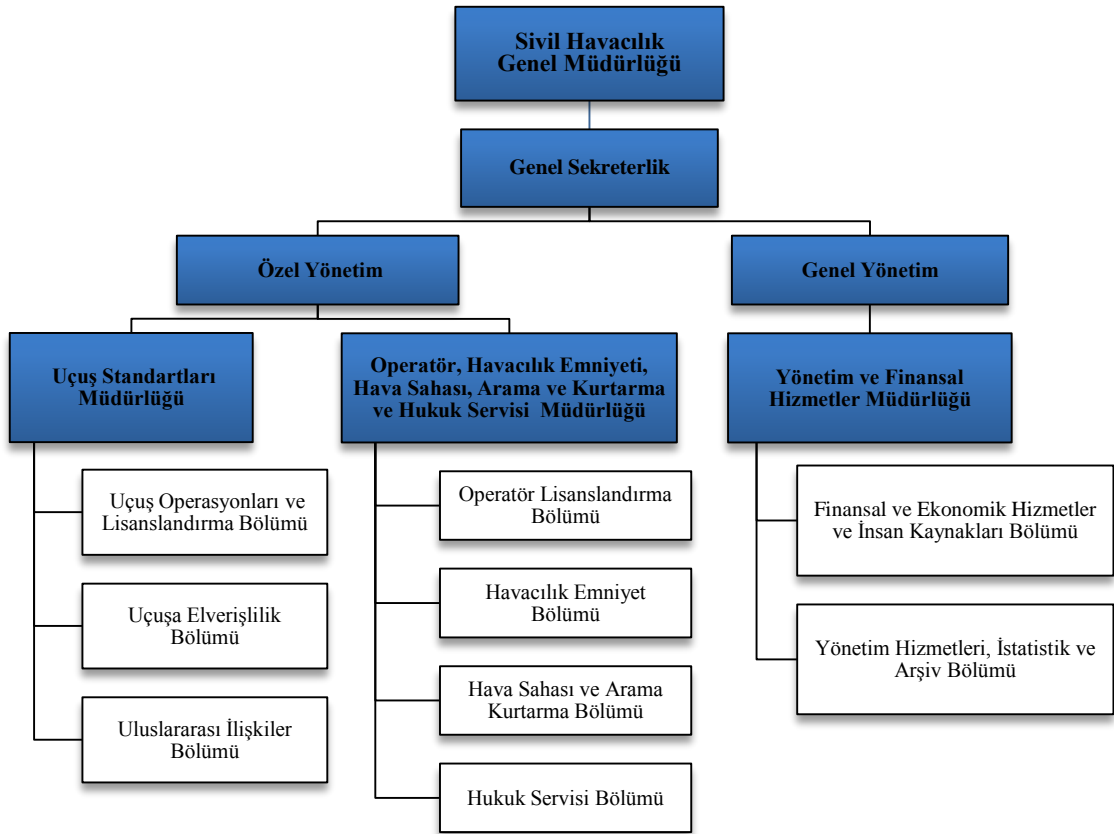
DG CAA işlev ve sorumlulukları şunlardır (Directorate General Civil Aviation Administration [DG CAA], 2019a):

- Bulgaristan’ın imzaladığı uluslararası anlaşmalardan ve Bulgaristan’ın uluslararası sivil havacılık örgütlerine (ICAO ve ECAC gibi) üyeliğinden kaynaklanan yükümlülüklerle ilişkin faaliyetlerin düzenlenmesi ve yürütülmesi,
- AB Kurumlarının faaliyetlerine katılım,
- Hava taşımacılığına ilişkin ikili anlaşmalarla ilgili faaliyetlerde koordinasyon ve katılım,
- Hava taşıyıcılarının pazarına erişimiyle ilgili faaliyetlerin koordinasyonu ve uygulanması,
- Yönetmelik (EC) 261/2004 ve Yönetmelik (EC) 1107/2006 uyarınca hava yolcu haklarıyla ilgili faaliyetlerin organizasyonu ve koordinasyonu,
- Yerli ve yabancı hava taşıyıcıları için uçuş izinlerinin verilmesi,

⁴⁴ Bulgaristan Cumhuriyeti Sivil Havacılığı’na ilişkin birincil mevzuat “Sivil Havacılık Yasası”dır. Bu Yasa, Bulgaristan Cumhuriyeti’ndeki sivil havacılığın tüm alanlarını açık roller belirleyerek düzenlemektedir.

- Yasakların hava yoluyla tehlikeli maddelerle emniyetli taşınması, özel üretim ve olası çift kullanımlı eşyaların kontrol faaliyetlerinin yürütülmesi,
- Hava yoluyla tehlikeli mallarla taşınması yasaklananların taşınması için uçuş izinleri ve muafiyetlerin verilmesi,
- Sivil havacılık alanında istatistiksel verilere ilişkin faaliyetlerin organizasyonu,
- Havacılık İşletmecileri Sicili ve Havacılık Taşıyıcıları Sicili ile ilgili faaliyetlerin düzenlenmesidir.

Şekil 6.3. Bulgaristan Sivil Havacılık Kurumu Örgüt Yapısı



Kaynak: DG CAA, 2019f.

DG CAA, kendisine verilen sorumlulukları yerine getirmek için çeşitli uzmanlıklara sahip bölümlerin bağlandığı üç müdürlük olarak yapılandırılmıştır. Bunlar (DG CAA, 2019f):

- Uçuş Standartları Müdürlüğü,

- Operatör, Havacılık Emniyeti, Hava Sahası, Arama ve Kurtarma ve Hukuk Servisi Müdürlüğü,
- Yönetim ve Finansal Hizmetler Müdürlüğü'dür.

DG CAA, Bulgaristan Sivil Havacılık Kanunu gereğince Ulusal Denetim Otoritesi (*National Supervisory Authority-NSA*) olarak da sorumluluk üstlenmektedir. Ulusal Denetim Otoriteleri, tüm AB Üye Devletlerinde Hava Trafik Yönetimi (*Air Traffic Management-ATM*) düzenleme çerçevesinin denetimini sağlar. Özellikle Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcıları (*Air Navigation Service Providers-ANSP*)'nın onaylanması ve denetlenmesinden sorumludurlar. AB Üye Devletleri, Tek Avrupa Gökyüzü mevzuatı kapsamında bu otoriteye verilen görevleri yerine getirmek için NSA olarak bir yapıya ihtiyaç duyar veya oluşturur. Bulgaristan Cumhuriyeti, Sivil Havacılık Kanunu'nu 2012 yılında değiştirerek NSA kurmuştur. Tek Gökyüzü Mevzuatı kapsamında Bulgaristan Cumhuriyeti Ulusal Denetim Otoritesine verilen başlıca görevler şunlardır (DG CAA, 2019b):

- ANSP sertifikası,
- Hava seyrüsefer hizmetleri için ücretlendirme ilkelerine uygunluğun sağlanması,
- Birlikte çalışabilirlik yönetmeliği kapsamındaki önlemlerin uygulanmasıdır.

NSA olarak DG CAA'nın temel görevi, Bulgaristan Cumhuriyeti'nde hava trafik yönetiminin güvenli ve emniyetli bir şekilde sağlanması için uygun bir ortam sağlamaktır. Bu görev, ICAO, AB ve EASA uluslararası standartlarına uygun olarak gerekli emniyet düzenlemeleri uygulanarak ve tanımlanan düzenleyici standartların uygulanması üzerinde emniyet gözetimi yapılarak gerçekleştirilebilmektedir (DG CAA, 2019c). Bu bağlamda DG CAA, bölgede havacılık emniyeti ve güvenliğini teşvik ve temin eden güvenilir bir NSA olmayı amaçlamaktadır (DG CAA, 2019ç). Bulgaristan Cumhuriyeti, ATM/ANS alanında karşılığında yer alan tarihlerden beri aşağıdaki uluslararası kuruluşların üyesi veya sözleşmeli devletidir (DG CAA, 2018: 12):

- ECAC-1991
- ICAO-1967

- EUROCONTROL-1997
- NATO-2004
- AB-2007

DG CAA içinde, emniyet en yüksek önceliğe sahiptir. Bulgaristan, DG CAA gözetiminde gerçekleşen tüm havacılık faaliyetlerinin hem ulusal hem de uluslararası standartları karşılayarak en yüksek emniyet performansına ulaşmasını sağlamak için stratejiler ve süreçler geliştirmeye, uygulamaya, sürdürmeye ve sürekli iyileştirmeye önem vermektedir. DG CAA, uluslararası havacılık standartlarının belirlediği gereksinimlere uygun olarak etkili, resmi ve proaktif bir Emniyet Yönetim Sistemini (*Safety Management System-SMS*) uygulamayı ve sürdürmeyi taahhüt etmektedir. DG CAA, hava sahası düzenlemelerinin uluslararası gelişimine katkıda bulunmakta olup ulusal politika ve planların Bulgaristan'ın taahhüt ettiği diğer uluslararası programlarla tutarlı olmasını sağlamaktadır (DG CAA, 2019d).

Bulgaristan ANSP'si olarak faaliyet gösteren "Bulgar Hava Trafik Hizmetleri Kurumu" BULATSA (*BULgarian Air Traffic Services Authority*); Bulgaristan sivil hava sahasında hava seyrüsefer hizmetleri sağlama ve hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanması için devlet işlevlerini yerine getirme lisansına sahip bir kuruluştur. Merkezi Sofya'da bulunan ve bir tüzel kişiliğe sahip Kuruluş; Ulaştırma, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Bakanı, Yönetim Kurulu ve Genel Müdür aracılığı ile yönetilir. Sofya'da bulunan Hava Trafik Kontrol (*Air Traffic Control-ATC*) Merkezi ile Varna, Burgaz, Plovdiv ve Gorna Oryahovitsa'daki Havalimanı ATC Merkezleri olmak üzere birimlere sahip Kuruluş'un faaliyetleri şunlardır ([*Bulgarian Air Traffic Services Authority [BULATSA]*, 2019):

- Hizmet verilen sivil hava sahasında uçuşların emniyet, verimlilik ve düzenliliğinin sağlanması için hava trafik yönetimi,
- Hizmet verilen hava trafiğinin ve buna eşlik eden altyapının haberleşme, seyrüsefer, gözetleme, güç, meteorolojik ve havacılık temini için tesislerin, sistemlerin ve ekipmanın planlanması, sağlanması, uygulanması, işletilmesi ve bakımı,
- İletişim, seyrüsefer ve gözetim hizmetleri,

- Meteorolojik hizmetler,
- Havacılık bilgi hizmetleri,
- Hava taşıtı arama ve kurtarma operasyonları için bilgi hizmetleri,
- Hava trafik güvenliği sisteminin yetki sınırları içinde yönetilmesi,
- Bulgaristan Cumhuriyetinin taraf olduğu hava trafik yönetimi alanındaki uluslararası anlaşmalardan kaynaklanan Bulgaristan Cumhuriyeti yükümlülüklerinin yerine getirilmesi,
- Hava seyrüsefer hizmetleri için ücret tahsilatıdır.

“*Bulgaria Air*”; Bulgaristan Cumhuriyeti’nin ulusal hava taşıyıcısıdır. Havayolunun temel amacı, müşterilerine yeni, güvenli ve konforlu uçaklarda en yüksek kalitede hizmet sunmak ve ürününü sürekli iyileştirmektir. Bulgaria Air, ortaklarıyla birlikte Avrupa, Asya, Afrika ve Kuzey Amerika’da 400’den fazla şehre seyahat etme fırsatı vermekte olup Sofya’dan aşağıdaki noktalara uçuşlar düzenlemektedir (Bulgaria Air, 2019):

- Avrupa ve Orta Doğu’da 22 büyük şehir,
- Varna ve Burgaz’a düzenli iç hat uçuşları,
- Talep üzerine 100’den fazla varış noktasına charter⁴⁵ uçuşları.

Hava Taşımacılığı Enstitüsü (The Institute of Air Transport); sivil havacılık sektörünün araştırma, geliştirme ve danışmanlık alanındaki ihtiyaçlarına hizmet etmek için 1971 yılında Bulgaristan’ın Sofya şehrinde kurulmuş ve Enstitü, 1992’de yasal ve ekonomik bağımsızlık kazanmıştır. Başlangıçta teknolojik tasarım ve danışmanlık yapmakta olan kuruluş, 1999’dan sonra havacılık eğitim merkezi olarak lisans almış ve bu giderek ana faaliyeti haline gelmiştir. Bugün *Sofia Flight Training (SFT)* olarak faaliyet gösteren kuruluş; pilotların, kabin ekibinin, bakım personelinin, güvenlik personelinin ve havaalanı çalışanlarının eğitimi üzerinde çalışmaktadır. Eğitim merkezinde bulunan nitelikli kadrosu ve teknik kapasitesi ile Bulgaristan ve bölgenin sivil havacılık eğitim sisteminin önemli bir yapısıdır (Sofia Flight Training [SFT], 2019).

⁴⁵ Charter Uçuş: Genel olarak uçağın kiralanması yoluyla yapılan uçuş.

Bulgaristan’da sivil havacılık alanına yönelik yasal düzenlemeler ulusal ve uluslararası mevzuat çerçevesinde oluşturulmaktadır. Sivil havacılık alanına ilişkin birincil mevzuat “Sivil Havacılık Yasası” olup bu Yasa, Bulgaristan Cumhuriyeti’nde sivil havacılığın tüm alanlarını düzenlerken ilgili kurum ve kuruluşlar için sorumlulukları belirlemektedir. Yasa dışında sivil havacılık faaliyetlerini düzenleyen diğer mevzuat türleri yönetmelik ve talimatlardır. Bulgaristan’ın Şikago Sözleşmesi ve ICAO üyeliği kapsamında uluslararası hava hukuku düzenlemelerine; AB üyeliği kapsamında ise AB havacılık müktesebatı ve kurallarına yönelik sorumlulukları ve bu kapsamda hazırlanmış düzenlemelere uyma zorunluluğu bulunmaktadır (DG CAA, 2019e). İlgili kurumların internet sitelerinde bu düzenlemelere ulaşılabilmektedir.

6.4. Fransa’da Sivil Havacılık Sistemi

Fransa’da ulaştırma hizmetleri, “Ekolojik ve Kapsayıcı Geçiş Bakanlığı (*Ministère de la Transition écologique et solidaire-MTES*)”na bağlı ve genel görevi, taşımacılık ile ilgili alanlarda ve aynı zamanda sivil havacılık ile ilgili tüm alanlarda hükümet politikası hazırlamak ve uygulamak olan “Ulaşımdan Sorumlu Ekolojik ve Kapsayıcı Geçiş Bakanlığı”, bünyesinde yürütülmektedir (Ministère de la Transition écologique et solidaire [MTES], 2019a; Gouvernement, 2019a).

Görevi, ekoloji, enerji geçişi ve biyolojik çeşitliliğin korunması ile ilgili tüm alanlarda hükümet politikasını hazırlamak ve uygulamak olan MTES’in yapısı, kamu işlerinden ekipmana, yeniden yapılanmadan konut, ulaşım, çevre, enerji, turizm, deniz ve bölge alanlarına kadar birçok alanda yıllar içerisinde sürekli gelişim göstermiştir. Bakanlığın üstlendiği görevleri yerine getirmek için idari organizasyonu buna uygun olarak uyarlanmış ve bu kapsamda, geçmişten günümüze, çeşitli merkezi yönetim müdürlükleri oluşturulmuştur (MTES, 2019b). MTES’nin bağlı müdürlüklerinden bazıları şunlardır (MTES, 2019a):

- Sürdürülebilir Kalkınma Genel Komisyonu (*Commissariat général au développement durable-CGDD*),
- Çevre ve Sürdürülebilir Kalkınma Genel Kurulu (*Conseil général de l’environnement et du développement durable-CGEDD*),

- Planlama, Konut ve Doğa Genel Müdürlüğü (*Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature-DGALN*),
- Risk Önleme Genel Müdürlüğü (*Direction générale de la prévention des risques-DGPR*),
- Enerji ve İklim Genel Müdürlüğü (*Direction générale de l'énergie et du climat-DGEC*),
- Altyapı, Ulaşım ve Deniz Genel Müdürlüğü (*Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer-DGITM*),
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (*Direction générale de l'aviation civile-DGAC*).

MTES tarafından diğer görev alanlarına yönelik hazırlanmış olan kamu politikaları yanında; uçuş kulüpleri, havaalanları, havacılık ve çevre, yerel yönetimler ve havacılık, havayolu şirketleri, havacılık eğitimi, hava taşımacılığı araştırmaları ve analizleri gibi birçok başlıkta sivil havacılık alanına yönelik kamu politikaları oluşturulmaktadır (MTES, 2019c). MTES'e bağlı, Ulaşım Sorumlu Ekolojik ve Kapsayıcı Geçiş Bakanlığı ise; sivil havacılık, ulaşım ve altyapıları ile ilgili politikaları uygulamaktadır. Yetkilerini, bir yanda altyapı, ulaşım ve deniz, diğer tarafta sivil havacılık olmak üzere iki farklı alanda kullanmaktadır. Altyapı, ulaşım ve deniz ile ilgili olarak aşağıdaki alanlarda faaliyet göstermektedir (Gouvernement, 2019b):

- Demiryolu, rehberli ve özel toplu taşıma dahil karayolu taşımacılığı,
- Çok modlu demiryolu, nehir ve liman platformlarının geliştirilmesi,
- Yollar,
- Deniz taşımacılığı,
- Deniz ticareti,
- Tekne ve denizcilik faaliyetleri,
- Bağlantı noktaları,
- Güvenlik,
- Navigasyon,
- Karayolu altyapı güvenliği,
- Teknik araç düzenlemeleri,
- Sürücü ile taksiler ve ulaşım araçlarının düzenlenmesi.

Ulaşımından Sorumlu Ekolojik ve Kapsayıcı Geçiş Bakanlığı, sivil havacılık ile ilgili olarak aşağıdaki alanlarda faaliyet gösterir (Gouvernement, 2019b):

- Sivil havacılık,
- Uydu uygulamaları,
- Meteoroloji,
- Savunma ulaştırma organizasyonu.

Bakanlık bu alanlarda, bağlı olduğu Ekolojik ve Kapsayıcı Geçiş Bakanlığının müdürlüklerinden ikisiyle çalışır. Bunlar; Altyapı, Ulaşım ve Deniz Genel Müdürlüğü (DGITM) ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (DGAC)'dür (Gouvernement, 2019c).

“Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü” (*Direction générale de l'aviation civile-DGAC*); MTES'ye bağlı bir devlet dairesi olup DGAC, Fransa'nın sivil havacılık otoritesidir. DGAC, ulusal düzenleyici bir otoritedir ancak bu görevinin yanında emniyet denetimi, hava seyrüsefer ve eğitim hizmetleri sağlamaktadır (MTES, 2019ç).

DGAC, sürdürülebilir kalkınma mantığını eylemlerinin merkezine yerleştirerek hava taşımacılığının emniyetini ve güvenliğini sağlamaktan sorumludur. Sürdürülebilir kalkınma, güvenlik, hava trafik kontrol güvenliği, ekonomik düzenleme, havacılık inşaatı için destek, genel havacılık, havacılık eğitimi, vb. gibi sivil havacılığın tüm bileşenleri ile ilgilenir (MTES, 2019d).

DGAC'nin görevleri şunlardır (MTES, 2019ç; MTES, 2019d):

- *Emniyet ve Güvenlik*: DGAC, hava taşımacılığı sektöründe yüksek düzeyde emniyet ve güvenliğin sağlanması ile endüstriyel paydaşların, operatörlerin ve uçuş ekibinin gözetiminden sorumludur.
- *Sürdürülebilir Kalkınma*: DGAC, hava taşımacılığında kaynaklanan rahatsızlıkları, özellikle gürültü ve hava kirliliğini azaltmak için çaba sarfetmekte ve bu kapsamda yetkililer ve havaalanlarına yakın yaşayan sakinlerin temsilcileriyle temasta bulunmaktadır.

- *Hava Seyriüseferi:* DGAC, havayolları ve genel havacılık için bir hizmet sağlayıcıdır. Hava yolu kontrol merkezleri ve kontrol kuleleri aracılığıyla hava trafik hizmetleri sunmaktadır.
- *Hava Taşıma Regülatörü:* DGAC, ekonomik ve sosyal konularda aktif rol oynamaktadır. Fransa'nın hava taşımacılığı düzenleyicisi olarak görev yapmaktadır. Havayolları, havaalanları ve müşterileri için iletişim noktasıdır. Üretici ve operatörlerin bir ortağı olarak, havacılık endüstrisinin faaliyetlerine katkıda bulunmaktadır. Araştırma hibeleri ve geri ödenebilir avans ödemeleri sayesinde Fransız ekonomisinin bu büyük sektörü için destek politikası uygulamaktadır.
- *Avrupa ve Uluslararası:* DGAC, sivil havacılık alanında, uluslararası ve Avrupa ölçeğinde faaliyet göstermektedir. Fransa'nın ilgili organlardaki temsilini yapmaktadır. Fransız şirketlerinin yurtdışında bilgi birikimini teşvik etmek için çaba sarfetmekte ve Fransız deneyiminden yararlanmak isteyen ülkelerin talebi üzerine iş birliğini yürütmektedir.
- *Genel Hafif Havacılık ve Helikopter:* DGAC, hafif, genel ve helikopter havacılık hizmeti olmak üzere hafif havacılığın gelişimini teşvik etmekte ve bu sektördeki emniyet seviyelerini artırmaktadır.
- *Eğitim:* Sivil Havacılık Ulusal Okulu (*École Nationale de l'Aviation Civile-ENAC*), Avrupa'daki hava taşımacılığı üniversitesi olup sivil havacılığın yöneticileri ve çalışanları için temel ve ileri düzeyde eğitim sağlamaktadır.

DGAC bu görevlerini yerine getirmek, sivil havacılığın karşılaştığı yeni zorluklar çerçevesinde sektöre yön vermek ve sektörü desteklemenin yanında kullanıcılarına daha iyi hizmet kalitesi sağlamak için sektörün faaliyetleriyle bağlantılı çok çeşitli mesleki becerilere ve bütçeye sahiptir. DGAC'nin alt birimleri şunlardır (MTES, 2019e: 2-25):

- *Sivil Havacılık Güvenliği Müdürlüğü (Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile-DSAC);* Ulusal Gözetim Otoritesi olarak emniyet düzenlemelerini takip etmekte, yürütmekte, izlemekte ve belgelendirme yapmaktadır. DSAC ayrıca havayolu operatörleri, havaalanları, hava taşımacılığı operatörlerinin programlarını denetlemekte ve görevlilerine eğitim sağlamaktadır. Bölgelerarası müdürlükler (7 Büyükşehir), DSAC Batı Hint Adaları-Fransız Guyanası, DSAC Hint Okyanusu olmak üzere birimleri vardır. Bu birimler, sivil havacılık alanındaki AB

düzenlemeleri ile ulusal düzeydeki yasa ve düzenlemelerin; emniyet, güvenlik ve çevre ile ilgili kuralların uluslararası standartlara uygunluğunu sağlamaktan sorumludur.

- *Hava Seyrüsefer Hizmetleri Müdürlüğü (Direction des Services de la Navigation Aérienne-DSNA)*; Fransız Hava Seyrüsefer Servis Sağlayıcısı olarak havayolları ve genel havacılık için hizmet üreten birimdir. DSNA, Fransa anakarası ve deniz aşırı bölgelerindeki güzergahlar için kontrol merkezleri ve kontrol kuleleri aracılığıyla hava trafik hizmetleri sunmaktadır. DSNA, iletişim, navigasyon ve izleme ile sivil hava trafiğinin tüm yıl boyunca gece, gündüz, güvenli, akıcı ve hızlı bir şekilde sağlamakta, uçuşlar için gereken havacılık bilgilerini üretmekte ve yaymaktadır. DSNA bu faaliyetleri, Paris bölgesinde ve güneybatı bölgesinde iki bölgesel hava navigasyon hizmeti (*Services de la Navigation Aérienne-SNA*), üç yol (*rota*) kontrol merkezi (*Centre en route de la navigation aérienne-CRNA*) ve yaklaşma kontrolünden sorumlu dokuz bölgesel metropol bölümü ile yerine getirmektedir. DSNA bu faaliyetleri yerine getirmek için operasyonel, idari ve denetleyici olmak üzere 7400 kalifiye personele sahiptir. Ayrıca DSNA, AB tarafından finanse edilen, SESAR⁴⁶ programının bir parçası olarak teknik modernizasyon stratejisini tüm uçuş aşamaları için uygulamaktadır.
- *Hava Taşımacılığı Müdürlüğü, (Direction du Transport Aérien-DTA)*; Fransız havayollarının ekonomik ve yasal kapasitelerini izlemekte ve bunları hava taşımacılığı lisanslarıyla yayınlamaktadır. DTA, Avrupa ve uluslararası bağlamda kamu hava taşımacılığı politikaları geliştirmektedir. Adil rekabet kurallarına uyulmasını ve Fransız hava taşımacılığının daha rekabetçi hale gelmesini sağlamaktadır. Topluluk hava taşımacılığı politikasının belirlenmesine yardımcı olarak Avrupa düzeyinde hareket etmektedir. Aynı zamanda bölgesel kalkınma için gerekli görülen bazı hava yollarının finansmanına katkıda bulunmaktadır. DTA, küresel rekabette havacılık endüstrisi için destek politikası önermekte ve uygulamaktadır. Hava taşımacılığının ekolojik geçişini desteklemek için geliştirilmiş çevresel performansla sahip rekabetçi uçak tasarımını teşvik etmeyi amaçlamaktadır. Avrupa düzenlemeleri DGAC'nin faaliyetinin tüm alanlarını

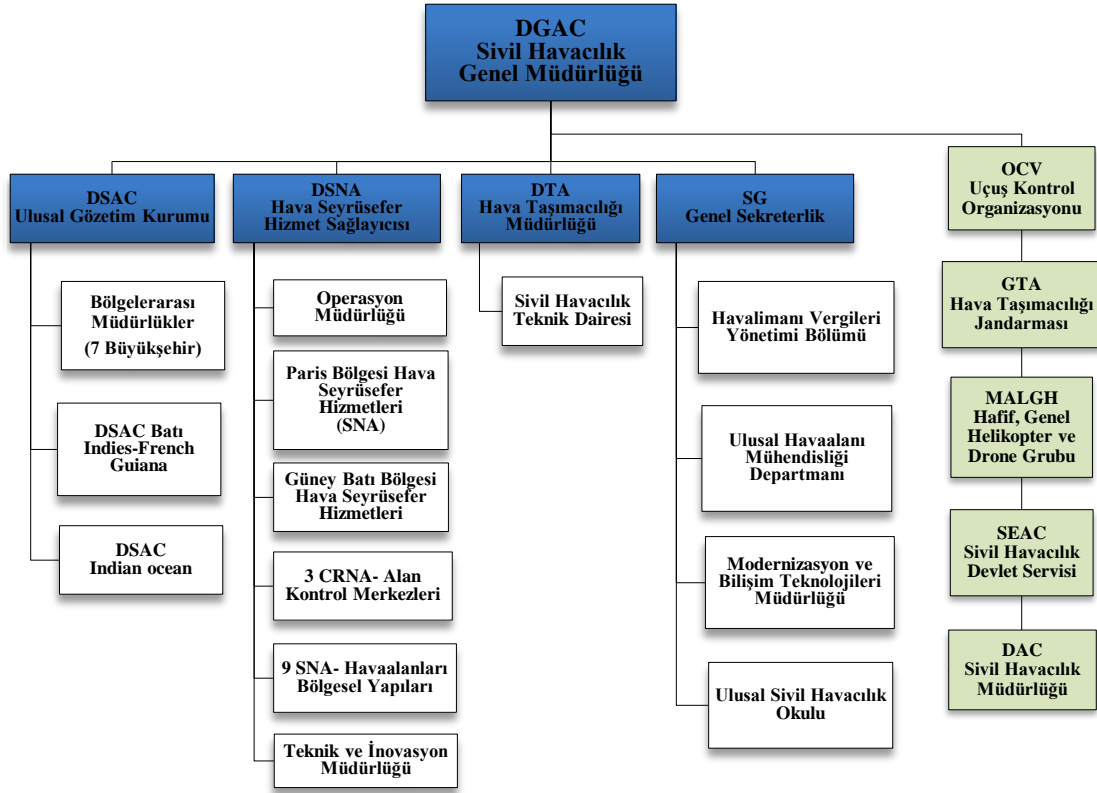
⁴⁶ SESAR: The Single European Sky ATM (Air Traffic Management) Research, Tek Avrupa Hava Sahası Hava Trafik Yönetimi Projesi.

kapsamaktadır. DTA, DGAC uzmanlarının ve yöneticilerinin; ICAO, EUROCONTROL, EASA ve ECAC gibi Avrupa ve uluslararası kuruluşlara katılımını koordine etmektedir. Ayrıca yabancı sivil havacılık otoriteleri ile ikili temaslar düzenlemektedir. DTA, tüm havacılık alanlarında talep eden yabancı makamlarla iş birliği yapmakta ve teknik yardımı koordine etmektedir. Sektördeki bilgi birikimini ihraç etmekte ve yabancı ortaklarla endüstriyel iş birliği kurmak isteyen tüm sektörlerle destek vermektedir. Aynı zamanda Avrupa adına yürütülen DGAC teknik yardım projelerini koordine etmektedir.

- *Genel Sekreterlik, (Secrétariat Général-SG)*; insan kaynakları, finans, hukuki işler ve modernizasyon yönetimini içeren destek hizmetleri sunmaktadır. Bu grup bütçeyi oluşturmakta ve araştırma ve geliştirme girişimlerini denetlemektedir.
- *Uçuş Kontrol Organizasyonu, (Organisme du Contrôle en Vol-OCV)*; 12 adet yeminli müfettişten (10 uçak pilotu ve 2 helikopter pilotu) oluşmakta olup ortaya çıkan sorunlara ilişkin danışmanlık ve uzmanlık sunmaktadır. Eğitim okullarında, hava taşıyıcılarında ve yerde uçuş kontrolleri ve denetimler yapmaktadır.
- *Hava Taşımacılığı Jandarması, (Gendarmerie des Transports Aériens-GTA)*; Fransız Jandarma Teşkilatı'nın (*polis*) bir koludur ve sivil hava sahalarında ve havaalanlarında polis ve güvenlik ile hava taşımacılığı konularında istihbarat ve gözetim sağlamaktadır. GTA, DGAC ve Fransız Jandarmasının ikili denetimi altındadır. Havacılık ve havaalanı güvenliği konusunda nitelikli 1000'den fazla görevliden oluşan Hava Taşımacılığı Jandarması, sivil havacılık alanının havacılık ve adli polisidir. Bu memurlar, en büyük Fransız anakarasının ve denizaşırı havaalanlarının "hava tarafı" bölgelerinde, gözetim, emniyet ve güvenlik konularıyla ilgilenmek üzere görevlendirilmiştir.
- *Hafif, Genel, Helikopter ve Drone Havacılık Grubu, (Mission de l'Aviation Légère, Générale, Hélicoptères et Drones-MALGH)*; bu alandaki kullanıcılar ve endüstri için bir politika danışmanlığı ve arayüz noktası olarak hizmet vermektedir. MALGH, bu havacılık türlerinin emniyetini artırarak gelişmelerini desteklemekte ve doğrudan DGAC'a bağlı olarak, bu alandaki kamu politikalarının uygulanmasını sağlamaktadır. Hafif havacılık, genel havacılık ve helikopterlerin teknik, çevresel veya ekonomik yönlerinin ve özelliklerinin dikkate alınmasını sağlamak için tüm ulusal ve Avrupa mevzuat gelişmelerini takip etmektedir.

- *Sivil Havacılık Devlet Servisi, (Service de l'Etat de l'Aviation Civile-SEAC)*; Fransa'nın özel bir statüye ve denizaşırı sahip olduğu topraklar olan "Fransız Polinezyası" ile "Wallis ve Futuna Adaları"nı kapsayan bir yurtdışı birimdir.
- *Sivil Havacılık Müdürlüğü, (Direction de l'Aviation Civile-DAC)*; Fransa'ya özel statüye bağlı, kendine özgü bölge konumunda ve "Fransa Denizaşırı Bölgeler Topluluğu" üyesi olan "Yeni Kaledonya"da hava taşımacılığının güvenliğini sağlamak için oluşturulmuş havacılık birimidir.

Şekil 6.4. Fransa Sivil Havacılık Kurumu Örgüt Yapısı



Kaynak: MTES, 2019f.

6.5. Hırvatistan'da Sivil Havacılık Sistemi

"Denizcilik, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı" (*Ministarstvo Pomorstva, Prometa i Infrastruktura-MPPI*), Hırvatistan'da ulaştırma hizmetlerinden sorumlu Bakanlıktır. Denizcilik, Ulaştırma ve Altyapı ana alanlarında faaliyet gösteren Bakanlık, ulaştırma alanında; karayolu, demiryolu ve havayolu taşımacılığı modları yanında telefirik,

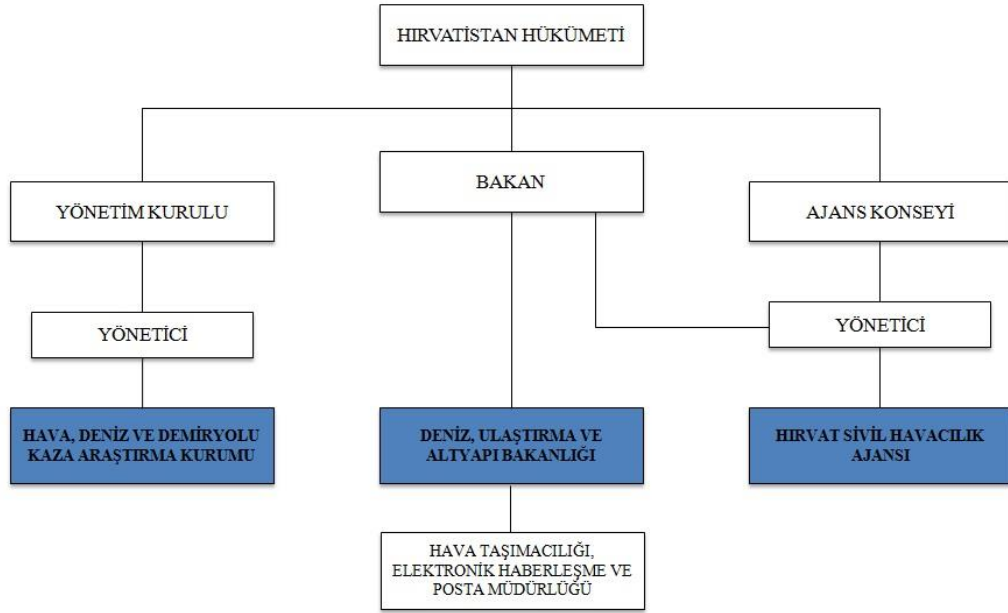
kombine taşımacılık, elektronik iletişim ve posta hizmetleri alanlarında sorumluluk üstlenmektedir. Deniz ve iç suyollarında ise Bakanlığın “Deniz” ana alanında yürüttüğü deniz ve nehir taşımacılığına yönelik sorumluluklar kapsamında hizmetler sunulmaktadır. MPPI aşağıda sayılan idari ve diğer görevleri yerine getirmektedir (Ministarstvo Pomorstva, Prometa i Infrastrukture [MPPI], 2019a):

- Denizcilik, karayolu, demiryolu, hava ve posta trafiği; teleferik, fönüküler ve asansörlerle taşıma sistemi ve bu ulaşım modlarının altyapısı ile iç sularda taşıma sistemine yönelik faaliyetler;
- Ulaşım altyapısı stratejik belgelerin ve projelerinin planlanması, hazırlanması ve uygulanması;
- İçişleri Bakanlığı kapsamındaki faaliyetler dışında denizde, iç ve uluslararası karayolu taşımacılığı ve yollarda seyir güvenliği, demiryolu taşımacılığının güvenliği, teleferik, fönüküler ve asansörlerin güvenliği, hava seyrüsefer emniyeti ve iç sularda seyir güvenliğine yönelik denetim faaliyetlerini gerçekleştirmek;
- Hırvatistan Cumhuriyeti için özel öneme sahip tüm ulaştırma modları için stratejik altyapı projeleri ve yatırım programlarının geliştirilmesini organize etmek, bunların onaylanması ve uygulanması için Hırvatistan Cumhuriyeti Hükümetine teklifler hazırlamak;
- Ulaştırmanın genel gelişimini düzenleyen kanun ve yönetmeliklerle belirlenen faaliyetlerin başlatılması, uyumlaştırılması ve denetlenmesi ile ilgili uzmanlık faaliyetleridir.

Bakanlığa bağlı olarak havayolu taşımacılığı kapsamında faaliyet gösteren aşağıdaki birimler bulunmaktadır (MPPI, 2019b):

- “Hava, Deniz ve Demiryolu Kaza Araştırma Ajansı” (*Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu-AIN*),
- “Hırvat Hava Seyrüsefer Hizmetleri Şirketi” (*Hrvatska Kontrola Zračne Plovidbe-HKZP*),
- “Hırvat Sivil Havacılık Dairesi” (*Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo-HACZ*).

Şekil 6.5. Hırvatistan Cumhuriyeti’nde Sivil Havacılıktan Sorumlu Kuruluşlar



Kaynak: CCAA, 2019g.

Hava, Deniz ve Demiryolu Kaza Araştırma Kurumu: “Hava, Deniz ve Demiryolu Taşımacılığındaki Kazaları Araştırma Kurumunu Kuran Kanun” ile kamu otoritesine sahip tüzel kişilik olarak kurulmuş olan AIN, kazaların nedenlerini tespit etmek ve ileride oluşabilecekleri önlemek için güvenlik önerileri yapmak amacıyla görevlendirilmiştir. Hava, deniz ve demiryolu taşımacılığında sorumlu tüm organlardan ve tüm tüzel ve gerçek kişilerden işlevsel ve örgütsel olarak bağımsız olan Kurum, kamu otoritesi temelinde şunları gerçekleştirir (MPPI, 2019b):

- Uçak kazalarının soruşturulması;
- Kazaların nedenlerini belirlemek için güvenlik soruşturması yapmak, deniz kazalarını önlemek ve navigasyon güvenliğini iyileştirmek için önlemler önermek;
- Demiryolu trafiğinde ciddi kazaların yanı sıra belirli koşullar altında ciddi kazalara yol açabilecek olağanüstü olayların incelenmesi ve Kanun ile belirlenen görevlerin yanında diğer görevleri yerine getirmek.

Kazaların nedenlerini belirlemek ve emniyet önerileri yayınlamak amacıyla tamamen özerk bir şekilde emniyet araştırmaları yürüten AIN’in faaliyetleri; kazaların ve

ciddi uçak kazalarının soruşturulmasını, kazaların nedenini belirlemek için güvenlik arařtırmalarını ve deniz kazalarını önlemek ve seyir güvenliğini iyileřtirmek için tedbirler önermek ve ayrıca belirli kořullara yol açabilecek ciddi demiryolu kazaları ve acil durumların soruşturulmasını içermektedir (Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu [AIN], 2019a). Kendisine verilen görevleri yerine getirebilmek için işlevlerine göre örgütlenmiş olan AIN'in birimleri řunlardır (AIN, 2019b: 8):

- Yönetim Dairesi,
- Ortak İşler Daire Başkanlığı,
- Hava Trafik Kazası Araştırma Dairesi,
- Deniz Kaza Araştırma Dairesi,
- Demiryolu Kaza Araştırma Dairesi.

AIN, biri “Yönetim Kurulu Başkanı” ve biri “Başkan Yardımcısı” olmak üzere üç üyeden oluşan bir “Yönetim Kurulu” tarafından yönetilmektedir. Yönetim Kurulu üyeleri, MPPI tarafından dört yıllık bir süre için atanmakta ve aynı kişiler yeniden atanabilmektedir (AIN, 2019c). Kurum'un her araştırma alanı (*hava, deniz ve demiryolu*) için bir tane olmak üzere üç başmüfettişi vardır. Bunların her biri belirli bir araştırma alanında olmak üzere, Kurum'un profesyonel çalışmalarına liderlik etmektedir. Yetkiler, yani başmüfettişler tarafından alınabilecek önlemler, hava trafiği, denizcilik işleri ve demiryolu trafiğinin emniyeti ve birlikte çalışabilirliğini düzenleyen yasaların yanı sıra bu yasalara dayalı olarak kabul edilen yönetmeliklerle düzenlenmektedir (AIN, 2019ç).

Hırvat Hava Seyrüsefer Hizmetleri Şirketi: HKZP, Hırvatistan ve Avrupa üzerindeki trafiği güvenli ve verimli hale getirmek için hava seyrüsefer hizmetleri sunan Hırvatistan Cumhuriyeti'ne ait bir şirkettir (Hrvatska Kontrola Zračne Plovidbe [HKZP], 2019a). 1998 yılında, Hırvatistan'ın EUROCONTROL'a katılmasından bir yıl sonra kurulmuştur. HKZP, 1998'den önce Ulaştırma Bakanlığının bir parçası olarak Hırvatistan'da hava trafik hizmetlerinin sağlanmasından sorumlu “Hava Trafik Hizmetleri Kurumu” olarak görev yapmıştır (HKZP, 2020: 6).

Hırvatistan, 1992'den beri ICAO ve ECAC üyesi olup (HKZP, 2020: 6) HKZP, şirket düzenlemeleri ve ulusal düzenlemeler yanında ICAO ve EUROCONTROL düzenlemeleri çerçevesinde hava seyrüsefer hizmetleri vermektedir. En yüksek standartlarda hava trafik güvenliği misyonu ve Orta Avrupa'nın önde gelen hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları arasında yer almak vizyonu çerçevesinde hizmet sunan HKZP, hava sahasını güvenli kılmak için hava trafik yönetiminden kontrollü hava sahasında çeşitli faaliyetleri onaylamaya kadar çok çeşitli hizmetler vermektedir. Bu kapsamda verilen hizmetler şunlardır (HKZP, 2019b):

- Hava trafik yönetimi,
- Havacılık bilgi yönetimi
- Teknik hizmetler,
- Havacılık meteorolojisi,
- Özel uçuşlar ve aktiviteler.

Yeni örgüt yapısına 2019 yılında kavuşan ve merkezi Velika Gorica'da bulunan HKZP, beş bölgesel ATC⁴⁷ birime sahip olup yapı olarak üç bölüme ayrılmıştır. Bunlar (HKZP, 2020: 8):

- Hava Trafik Yönetimi,
- CNS⁴⁸, MET⁴⁹ ve AIM⁵⁰ / AIS⁵¹ Hizmetleri,
- Kurumsal işlevlerdir.

Güvenli ve kaliteli hizmet garantisi, liderlik, yeterlilik, mükemmellik, sosyal sorumluluk gibi örgütsel değerler çerçevesinde hizmet veren HKZP; ATS⁵², ATC, ALRS⁵³, FIS⁵⁴, CNS⁵⁵, AIS, MET, ASM⁵⁶, ATFM⁵⁷ olmak üzere “Hava Seyrüsefer

⁴⁷ ATC: Particularly Air Traffic Control; Hava Trafik Kontrolü.

⁴⁸ CNS: Communication, Navigation and Surveillance Center; İletişim; Seyrüsefer ve Gözetleme Merkezi.

⁴⁹ MET: Aeronautical Meteorology Service; Havacılık Meteoroloji Hizmeti.

⁵⁰ AIM: Aeronautical Information Management; Havacılık Bilgi Yönetimi.

⁵¹ AIS: Aeronautical Information Service; Havacılık Bilgi Servisi.

⁵² ATS: Air Traffic Service; Hava Trafik Hizmeti.

⁵³ ALRS: Alerting Service; Uyarı Hizmeti.

⁵⁴ FIS: Flight Information And Pre-Flight Information Service; Uçuş Bilgilendirme ve Uçuş Öncesi Bilgilendirme Hizmeti.

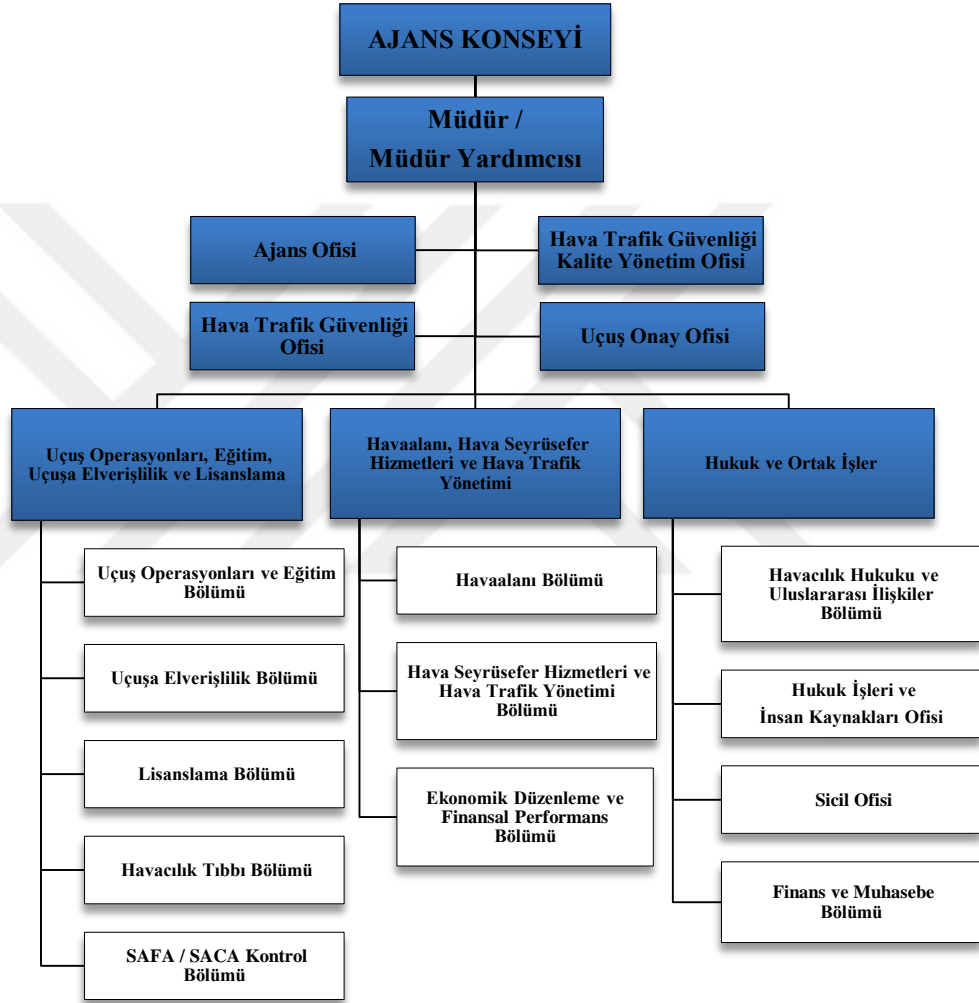
⁵⁵ CNS: Communication, Navigation And Surveillance Service; İletişim, Seyrüsefer ve Gözetleme Hizmeti.

⁵⁶ ASM: Airspace Management; Hava Sahası Yönetimi.

⁵⁷ ATFM: Air Traffic Flow Management; Hava Trafik Akış Yönetimi.

Hizmetleri'nin (*Air Navigation Service-ANS*) ve işlevlerinin sağlanması için yetkilendirilmiştir. (HKZP, 2020: 7). Avrupa düzeyinde yakın iş birliği gerektiren Tek Avrupa Gökyüzü Sistemi'nin kurulması kapsamında çok sayıda uluslararası organizasyon ve dernekle iş birliği yapan HKZP, Avrupa Hava Sahası'nın geliştirilmesine katkıda bulunmaktadır (HKZP, 2019c).

Şekil 6.6. Hırvatistan Sivil Havacılık Kurumu Örgüt Yapısı



Kaynak: CCAA, 2019g.

HACZ, Hırvatistan'da sivil havacılık sisteminin güvenli ve sürdürülebilir bir şekilde işleyişi için ülkede sivil havacılık otoritesi olarak görev yapan kurumdur. Hırvatistan Parlamentosu tarafından 20 Nisan 2007 tarihli oturumda kabul edilen "Hava Taşımacılığı Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" ile Hırvatistan Cumhuriyeti tarafından kurulmuş ve 9 Mart 2009 tarihinde faaliyetine başlamıştır.

Kurum, Hava Taşımacılığı Yasası ve Kurum Tüzüğü ile belirlenen kapsamda faaliyette bulunan, bağımsız ve kâr amacı gütmeyen bir tüzel kişiliktir. Çalışmalarından Hırvatistan Cumhuriyeti Hükümetine karşı sorumludur. Kurumun faaliyetleri, hava taşımacılığı faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi, öngörülen kayıtların tutulması ve yasalar ile belirlenen diğer görevleri yerine getirilmesi, sertifikasyon ve denetim olmak üzere hava emniyeti ile ilgili konuları içermektedir. Denizcilik, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Kurumun faaliyet alanı için icracı bakanlıktır (Croatian Civil Aviation Agency [CCAA], 2019a).

Hırvatistan Cumhuriyeti'nde hava taşımacılığı alanı, "Hava Taşımacılığı Yasası", "Hava Taşımacılığında Borçlar ve Mülkiyet Hakları Yasası", "Havaalanları Yasası", "Hava Seyrüsefer Hizmetleri Kurulması Hakkında Kanun" ve Hırvatistan Cumhuriyeti'nin taraf olduğu çok sayıda tüzük ve uluslararası anlaşmalar çerçevesinde oluşturulmuş mevzuat bütünlüğüne sahiptir. Bunların yanında, yukarıda açıklandığı gibi, HACZ'nin kurumsal yapısına yönelik oluşturulmuş, "Hava Taşımacılığı Kanununda Değişiklik Yapan Kanun" ve "Hırvat Sivil Havacılık Dairesi Tüzüğü" bulunmaktadır. Kanun ile Kurum'un kuruluşu sağlanmışken Tüzük ile Kurum'un ilkeleri, birimleri ve bunların organizasyonuna ilişkin koşullar düzenlenmiştir (CCAA, 2019b).

HACZ, "sivil hava taşımacılığındaki ve toplumdaki tüm katılımcıların güvenliğini, korunmasını ve haklarını bir bütün olarak sağlamak amacıyla, yetkileri dahilinde profesyonel, bağımsız ve şeffaf bir şekilde yönetmeliklerin hazırlanmasına ve uygulanmasına katılımı sağlamakta ve tüm sistemin iyileştirilmesine yönelik diğer faaliyetleri üstlenmek, havacılık camiası, ulusal ve uluslararası kurum ve kuruluşlarla iş birliği yapmak" misyonu ve "sivil havacılık sisteminin güvenli ve sürdürülebilir bir şekilde işleyişi ve geliştirilmesinin temel ve yapıcı bir unsuru olarak kabul edilmek" vizyonu çerçevesinde faaliyetlerini yürütmektedir. HACZ'nin stratejisinin temel belirleyicilerinden bazıları şunlardır (CCAA, 2019c):

- Yerleşik havacılık otoriteleri, kurumları ve kuruluşları ile iş birliği yaparak çalışan yetkinliklerinin sürekli ve sistematik olarak iyileştirilmesi,
- Ortak kuruluşlarla deneyim, uzmanlık ve kaynak alışverişi,
- Standartların uygulanmasını anlamada havacılık camiasını desteklemek ve ortak çıkarlara yönelik girişimleri teşvik etmek,

- Piyasada bulunan en kaliteli personelin istihdamı,
- Ajansın tüm faaliyetlerinde şeffaflık sağlanması,
- Mevcut kaynakların yönetimi için faaliyetlerin önceliklendirilmesi ve risk analizine dayandırılması.

Kanun ve Kurum Tüzüğü hükümlerine göre HACZ organları, Kurum Meclisi ve Yöneticisi'dir. HACZ, Bakan'ın teklifi üzerine Hükümet tarafından atanan beş üyeden oluşan Kurum Meclisi tarafından yönetilir. Meclis üyeleri, yeniden atanabilmeleri kaydıyla dört yıllık bir süre için atanır. Kurum Meclisi genel olarak aşağıdaki görevleri yerine getirir (CCAA, 2019ç):

- Kurumun yıllık çalışma ve geliştirme programını kabul eder ve uygulamasını denetlemek;
- Kurumun mali planını ve nihai hesabını kabul etmek;
- Kurum Müdürünün seçimi için bir yarışma ilanı vermek ve Bakan'ın onayı ile Kurum Müdürünü atamak ve görevden almak;
- Kurum Müdürünün teklifi üzerine Kurum Müdür Yardımcısını atamak ve görevden almak;
- Kurum Müdürünün yetkili olmadığı miktarın üzerinde Kurumun borçlanmasına ve yükümlülüklerini üstlenmesine karar vermek;
- Kanun ve Kurum Tüzüğü ile belirlenen diğer konularda ve Kurumun yönetimiyle ilgili diğer konularda karar vermek.

Kurumun iç örgütlenmesi, iç birimleri ve birimlerin adları ile bunların görev ve sorumlulukları, ilgili yönetmelikler kapsamında oluşturulmuş; Kurumun yetkisi dahilindeki görevlerin planlı ve verimli bir şekilde yürütülmesi, yerine getirilmesi ve yönetimi düzenlenmiştir. Görev ve sorumlulukların uygun bir şekilde yerine getirilmesi için, çalışanların mesleki bilgi ve becerileri, onların hak ve yükümlülüklerine uygun olarak belirlenmiştir (CCAA, 2019d).

Kurumun faaliyetleri, hava taşımacılığı ve diğer hava taşımacılığı faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi, öngörülen sicil ve kayıtların tutulması ve kanunla belirlenen diğer görevleri yerine getirme gerekliliklerine sürekli uyumu sağlamak için hava trafik

güvenliği ve özellikle belgelendirme, denetim ve teftiş ile ilgili konuları içermektedir. Kurum genel olarak aşağıdakiler hakkında yetkilidir (CCAA, 2019e):

- Uçak operatörlerinin belgelendirilmesi ve lisanslandırılması,
- Hava aracının teknik ve operasyonel durumunun gerekli muayenelerini içeren hava aracı sertifikasyonu,
- Uçak tasarım, üretim ve bakım kuruluşlarının belgelendirilmesi,
- Havacılık personeli eğitim kuruluşlarının belgelendirilmesi,
- Havacılık personelinin tıbbi uygunluğunun belirlenmesi amacıyla tıbbi muayenelerin yapılmasına yönelik teşebbüslerin belgelendirilmesi,
- Hırvatistan Cumhuriyeti sivil hava araçlarının sicilini ve diğer sivil havacılık sicillerini tutmak,
- Sivil havacılık personeline lisans, yetki ve özel izinlerin verilmesi ve tanınması,
- Sivil havaalanlarının belgelendirilmesi,
- Sivil havacılık personeli ve uçaklara ilişkin verilerin toplanması ve dağıtılması,
- İstatistiksel verilerin toplanması, analizi ve dağıtımı,
- Hava taşımacılığı ile ilgili çevresel sorunlar,
- Bakanlığa, AB mevzuatı ile bu imkân sağlandığında, AB yönetmeliklerinin uygulanmasının başlamasının ertelenmesini önermek.

Kurum, sivil havacılık alanının denetimi, uyumlaştırılması ve koordinasyonundan sorumlu yetkili organ olarak yukarıda belirtilen yetkiler dışında EASA'nın yetki alanını düzenleyen ilgili AB yönetmelikleri kapsamındaki hava taşımacılık faaliyetlerinde de yetkilidir. Kurum, faaliyetleri kapsamında Bakanlık ile iş birliği yaparak, uluslararası anlaşmaların sonuçlandırılmasında müzakere süreçleri dahil olmak üzere uluslararası faaliyetlere, ICAO toplantılarına ve hava taşımacılığı alanındaki diğer uluslararası kurum ve kuruluşlara iştirak etmektedir. Uzman kuruluşlarının ve çalışma gruplarının çalışmaları ile sivil hava taşımacılığında sorumlu yabancı kuruluşlarla iş birliği yapmaktadır. AB düzenlemelerinde belirtilen görevleri yerine getiren HACZ, Ulusal Denetim Otoritesi olarak hareket etmektedir. Ancak, askeri tesisler ve askeri teçhizatın sivil hava trafiği için kullanıldıkları kısımdaki denetimi, Kurum ile savunma işlerinden sorumlu bakanlık arasında yapılacak bir anlaşma ile düzenlenmektedir (CCAA, 2019e).

Hırvatistan’da sivil havacılık faaliyetleri temel olarak kanunlar, tüzükler, yönetmelikler ve uluslararası anlaşmalar çerçevesinde yürütülmektedir (MPPI, 2019c). Mevzuat bütünü HACZ internet sitesinde ana hatlarıyla ulusal ve uluslararası düzenlemeler ile Havacılık Güvenlik Emirleri ve Havacılık Emniyet Bilgileri (*Aviation Safety Information Letter-ASIL*) şeklinde yer almaktadır. Hırvatistan’ın AB üye devleti olması nedeniyle AB mevzuat bütününe de dahildir. “EUR-Lex” üzerinden AB yasalarına ve kamuya açık kabul edilen belgelere ücretsiz erişim sağlanmaktadır. Ayrıca EUR-Lex Hırvatça olarak da mevcuttur. AB’nin tüzükler, direktifler, kararlar, tavsiyeler ve görüşler biçiminde yayınları bulunmakta olup bunlar ilgili mevzuatın niteliğine göre uygulanmaktadır. Örneğin (CCAA, 2019e):

- *Yönetmelikler*; doğrudan bağlayıcıdır ve tüm Üye Devletlerde doğrudan geçerlidir ve düzenlemeler için uygulama yönetmeliği, yalnızca, yönetmeliğin hükümleri tarafından gerekli görüldüğünde istisnai olarak kabul edilmektedir.
- *Direktifler*; ulaşmak istedikleri amaç için bağlayıcıdır ve bu amaca ulaşmanın biçimi ve yöntemi, uygulama kuralları yoluyla Üye Devletlerin ulusal hukuk sistemlerine bırakılmaktadır.
- *Kararlar*; muhatapları için tamamen ve doğrudan bağlayıcıdır.
- *Öneriler ve görüşler*; bağlayıcı değildir.

6.6. Romanya’da Sivil Havacılık Sistemi

Romanya’da ulaştırma hizmetleri “Ulaştırma, Altyapı ve Haberleşme Bakanlığı (*Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor-MTIC*)” tarafından yönetilmekte olup Bakanlık, ulaştırma hizmetleri alanında genel olarak aşağıda verilen ana görevleri yerine getirmektedir (Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor [MTIC], 2019a):

- Stratejik belgelerde tanımlanan hedeflere ulaşmak için programları ve projeleri geliştirir, finanse eder, uygular, izler, değerlendirir, teşvik eder ve yönetir;
- Ulusal, Avrupa ve uluslararası stratejik belgelere uygun olarak faaliyet alanında stratejiler, kalkınma politikaları hazırlar ve uygular;

- Politikaların ve stratejilerin geliştirilmesinde kamu yönetiminin diğer yapılarıyla, özel sektörle ve sivil toplumla iş birliği yapar;
- Faaliyet alanındaki program ve projelerin finansmanını, izlenmesini ve/veya uygulanmasını başlatır ve yönetir;
- Alandaki politikaların uygulanması için kaynakların kullanımını planlar, tahsis eder, izler ve değerlendirir;
- AB kurumlarının inisiyatiflerinin müzakere ve kabul süreçlerine yasalara uygun olarak katılımını sağlar ve temsil eder ve yetki alanında Avrupa Birliği üye devletlerinden kuruluşlarla iş birliği ilişkileri geliştirir;
- AB Konseyi düzeyinde yürütülen müzakerelerdeki Romanya'nın kendi yetki alanıyla ilgili konulardaki pozisyonuna ilişkin önerileri detaylandırır ve doğrular;
- AB ve uluslararası kuruluşlar tarafından kendi yetki alanında yayınlanan standartları ve tavsiyeleri teşvik eder;
- Uluslararası standartların ulusal düzeyde uygulanmasının kabul edilmesini önerir;
- AB'nin politikalarının, programlarının ve stratejilerinin detaylandırılmasına ve uygulanmasına katkıda bulunur ve bu konuda ilgili tüm kuruluşlarla iş birliği yapar.

Havayolu, Demiryolu, Denizyolu, Karayolu olmak üzere ana alanlara ayrılan ve çeşitli alt alanlarda hizmetler veren Bakanlığa bağlı ve yetkisi altında faaliyet gösteren hava alanının birimleri şunlardır (MTIC, 2019b):

- Sivil Havacılık Yüksek Okulu⁵⁸
- Romanya Hava Kulübü⁵⁹
- Sivil Havacılık Emniyeti Soruşturma ve Analiz Merkezi⁶⁰
- Bükreş Havaalanları Ulusal Şirketi⁶¹
- Mihail Kogalniceanu Uluslararası Havaalanı Constanta Ulusal Şirketi⁶²
- Timisoara - Traian Vuia Uluslararası Havaalanı Ulusal Şirketi⁶³

⁵⁸ Scoala Superioara de Aviatie Civila-SSAvC.

⁵⁹ Aeroclubul Romaniei.

⁶⁰ Centrul de Investigatii si Analiza pentru Siguranta Aviatiei Civile- AIAS.

⁶¹ Compania Nationala Aeroporturi Bucuresti-CNAB.

⁶² Societatea Națională-SA "Aeroportul International Mihail Kogalniceanu Constanta".

⁶³ Aeroportul International Timisoara - Traian Vuia-SA.

- Romanya Hava Trafik Hizmetleri İdaresi⁶⁴
- Romanya Ulusal Hava Taşımacılığı Şirketi - TAROM⁶⁵
- Romanya Sivil Havacılık Otoritesi⁶⁶

Sivil Havacılık Yüksek Okulu (Scoala Superioara de Aviatie Civila-SSAvC): “Sivil Havacılık Personeli Eğitim ve Geliştirme Merkezi⁶⁷” havacılık personelinin eğitimi için 1967’de Ulaştırma Bakanlığına bağlı devlet kurumu olarak kurulmuş ve Ulaştırma Bakanlığı ile Millî Savunma Bakanlığı arasında yapılan bir anlaşma 1990 yılına kadar sivil pilotların eğitimi gerçekleştirilmiştir. Ancak, 1990 ve 1999 yılları arasında bir sivil pilotların eğitimleri açısından kesinti yaşanmış; Kurum, 1999 yılında “Sivil Havacılık Personeli Eğitim Merkezi⁶⁸”adıyla yeniden düzenlenmiş ve “Romanya Havacılık Akademisi⁶⁹” kurulmuştur. Ulaştırma Bakanlığına bağlı ve tüzel kişiliğe sahip, bütçe dışı bir kamu kurumu olarak özel eğitimleri yürütmek üzere kurulmuş olan Romanya Havacılık Akademisi, Ulusal Havacılık Otoritesi aracılığıyla Avrupa Sivil Havacılık Otoritesine, akreditasyon için başvurmuştur. Akademi, 2003 yılında yasa ile Sivil Havacılık Yüksek Okulu adını almıştır (Scoala Superioara de Aviatie Civila [SSAvC], 2019).

Romanya Hava Kulübü (Aeroclubul Romaniei-AR): Romanya Kraliyet Hava Kulübü (Aeroclubul Regal al Romaniei-ARR), 1920’de, Prens George Valentin Bibescu’nun girişimiyle kurulmuş, 1923’te tüzel kişilik olmuş ve Uluslararası Havacılık Federasyonuna (Fédération Aéronautique Internationale-FAI) katılmıştır. 1991’den beri Romanya Hava Kulübü olarak şu anki örgüt yapısında, Ulaştırma Bakanlığına bağlı ve tüzel kişiliğe sahip kamu kurumu olarak faaliyetlerini sürdürmektedir (Aeroclubul Romaniei [AR], 2016; 3; AR, 2019).

Sivil Havacılık Emniyeti Soruşturma ve Analiz Merkezi (Autoritatea de Investigații și Analiză pentru Siguranța Aviației Civile-AIAS): AIAS, Romanya’da, sivil havacılık emniyeti alanında, ulusal düzeyde, sivil havacılık emniyetine yönelik çalışmaları

⁶⁴ Regia Autonomă “Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian-ROMATSA”.

⁶⁵ Compania Națională de Transporturi Aeriene Române-TAROM.

⁶⁶ Autoritatea Aeronautică Civilă Română-AACR.

⁶⁷ Centrul de Antrenament și Perfectionare a Personalului din Aeronautică Civilă-CAPPAC.

⁶⁸ Centrului de Perfectionare a Personalului din Aviația Civilă București.

⁶⁹ Academia Română de Aviație.

organize etme, yürütme, koordine etme, kontrol etme ve yürütme sorumluluğu bulunan tek otoritedir. Sivil havacılıkta yaşanan olayları ve/veya kazaları önlemek için sivil havacılık emniyeti araştırmalarından elde edilen bilgilere dayanarak uçuş güvenliği tavsiyeleri yayınlamakta olup havacılık emniyetini artırmayı ve sürdürmeyi amaçlamaktadır. AIAS, kararların alınmasında herhangi bir yasal yapıdan, düzenleyici veya havacılık emniyeti otoritesinden, hava taşımacılığı altyapı yöneticisinden, hava operatöründen ve kendisine verilen görevlerle çıkarları çatışabilecek herhangi bir taraftan bağımsız olarak çalışmaktadır. Sivil havacılık emniyeti araştırmalarını, diğer makamlar ve kuruluşlar tarafından yürütölen adli, idari veya diğer araştırmalardan bağımsız olarak yürüten AIAS, bunun yanında suç veya hukuki sorumluluk tesis etme yetkisine sahip değildir. AIAS ayrıca, ulusal raporlama sistemi ya da zorunlu veya gönüllü olarak bildirilen sivil havacılık olayları hakkında ayrıntılı bilgileri bağımsız olarak toplamak, değerlendirmek, işlemek ve analiz etmek üzere görevlendirilmiştir (Autoritatea de Investigații ři Analiză pentru Siguranța Aviației Civile [AIAS], 2019).

Bükreş Havaalanları Ulusal şirketi: “Henri Coanda Uluslararası Havalimanı-Bükreş” şirketi ile “Bükreş Baneasa Uluslararası Havalimanı-Aurel Vlaicu” Ulusal şirketi’nin birleşmesi sonucunda Ulaştırma Bakanlığı “Bükreş Havalimanları Ulusal şirketi (*Compania Nationala Aeroporturi Bucuresti-CNAB*)” kurulmuştur. Romanya Devleti, CNAB üzerinde Ulaştırma Bakanlığı tarafından temsil edilen %80 hisseye sahiptir. CNAB, başkent in ve çevresinin orta ve uzun vadeli ihtiyaçlarına olabildiğince doğru yanıt verebilmek için iki havalimanının geliştirme ve modernizasyon projelerini koordine etmekte ve bu çerçevede Ulaştırma Bakanlığının politikasına uygun bir strateji hazırlamakta ve uygulamaktadır. Ulusal düzeyde kayıtlı yolcu, kargo ve posta hava trafiğinin yaklaşık %75’ini işleyen CNAB, Romanya’nın ana havacılık merkezini temsil etmektedir (Aeroporturi București, 2019).

Mihail Kogalniceanu Köstence Uluslararası Havaalanı Ulusal şirketi, (Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu Constanța-AIMKC): Mihail Kogalniceanu Havaalanı Romanya’nın güneydoğusunda, Köstence’nin 26 kilometre kuzeybatısında, Mihail Kogalniceanu Komününde yer almaktadır. Burası, Dobruca bölgesinin ana havaalanı olup Köstence Bölgesi, Köstence Limanı ve Karadeniz beldelerine erişim sağlamaktadır. Havaalanının adı, Romanya’nın üçüncü Başbakanı Mihail Kogalniceanu’nun onuruna

verilmiştir. Askeri hava üssü olarak 1955 yılında inşa edilen Kogalniceanu Havaalanı, Mayıs 1960'ta eski Palas Havaalanı'nın (1932'de kurulan) yerini almış ve sivil operasyonlara açılmıştır (Aeroportul Internațional Mihail Kogălniceanu Constanța [AIMKC], 2019a). Bugün, merkezi Köstence'de bulunan ve bir anonim şirketi olarak faaliyet gösteren "Mihail Kogalniceanu Köstence Uluslararası Havaalanı" Romanya uyruklu bir tüzel kişiliktir (AIMKC, 2019b).

Timisoara-Traian Vuia Uluslararası Havaalanı Ulusal Şirketi: 1935 yılında Timișoara'daki askeri garnizonun bulunduğu yere kurulmasına ilişkin bir rapor ile oluşturulan ve daha sonra zemin koşulları nedeniyle taşınan "Timisoara-Traian Vuia Uluslararası Havaalanı" (Timisoara Traian Vuia Airport, 2019a) bugün Timisoara'nın kuzeydoğu kesiminde ve şehre 12 km uzaklıkta yer almaktadır (Timisoara Traian Vuia Airport, 2019b). Ekonomik yönetim temelinde örgütlenen ve faaliyet gösteren Havaalanı, çoğunluğu devlet sermayesine sahip bir anonim şirkettir. Finansman kaynakları, yürürlükteki kanuni hükümler çerçevesinde öz gelirlerden ve ayrıca devlet bütçesinden sağlanmaktadır (Timisoara Traian Vuia Airport, 2019c).

Romanya Hava Trafik Hizmetleri İdaresi (Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian-ROMATSA): Romanya hava sahasında veya diğer hava sahalarında IFR⁷⁰ ve GAT⁷¹ kapsamında gerçekleştiren uçuşlara yönelik hava trafik hizmeti sağlayan ROMATSA, 1991 yılında kurulmuştur. ROMATSA, kullanıcılara veya operatörlere ait hava aracı faaliyetlerinin yönetimini çerçevesinde, EUROCONTROL'e uyumu destekleyerek, Millî Savunma Bakanlığı ile birlikte, Romanya hava sahasının sivil ve askeri havacılık tarafından koordineli kullanımını sağlamaktadır (Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian, [ROMATSA], 2019).

Romanya Ulusal Hava Taşımacılığı Şirketi (Compania Națională de Transporturi Aeriene Române-TAROM): TAROM, Ulaştırma Bakanlığının yetkisi altında faaliyet gösteren ve tüzel kişiliğe sahip bir ulusal şirket olup 1954'te kurulmuştur. 1993 yılından beri IATA üyesi ve 2010'dan beri SkyTeam Alliance⁷² üyesidir (Compania Națională de

⁷⁰ IFR: Instrument Flight Rules, Aletli Uçuş Kuralları.

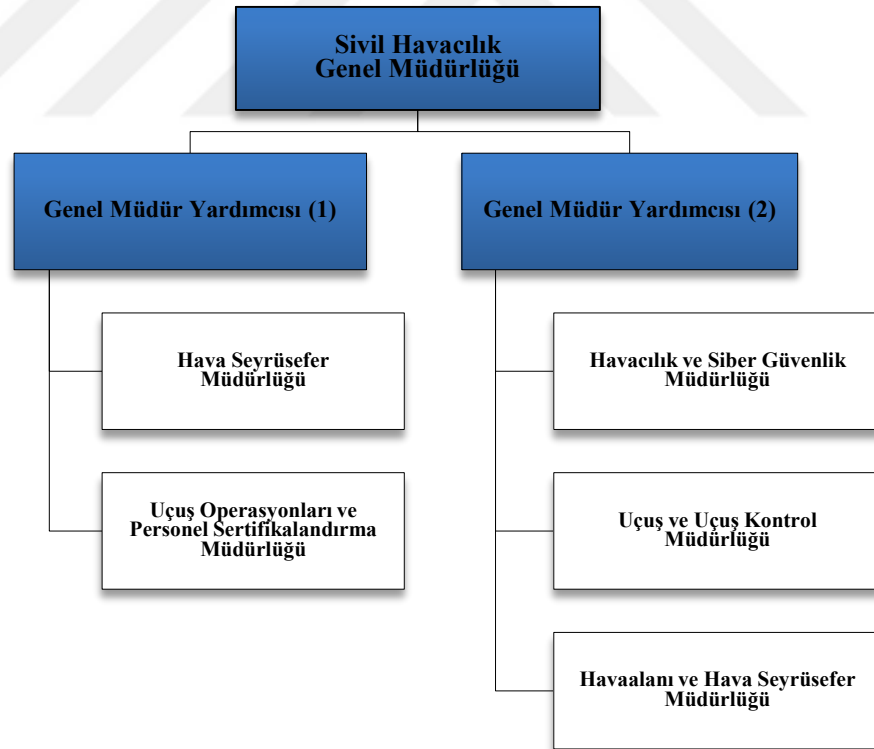
⁷¹ GAT: General Air Traffic, Genel Hava Trafikliği.

⁷² SkyTeam Airline Alliance: Milyonlarca yolcuyla kapsamlı bir küresel ağ üzerinden birbirine bağlamak için birlikte çalışan 19 üyeye sahip havayolu ittifakıdır (SKYTEAM, 2019).

Transporturi Aeriene Romane [TAROM], 2019a). Faaliyetlerini ilgili mevzuat ve tüzük hükümlerine uygun olarak yürüten şirketin ana faaliyet konusu, düzenli ve charter seferlerle yurt içi ve yurt dışı yolcu, bagaj, eşya ve postanın hava taşımacılığıdır (TAROM, 2019b: 12).

Romanya Sivil Havacılık Otoritesi (Autoritatea Aeronautica Civila Romana-AACR): Romanya’da 1920’li yıllardan itibaren başlayarak yürütülen sivil havacılık faaliyetlerinin gelişimini desteklemek ve uluslararası faaliyetlerle uyumlu olacak bir düzenleyici çerçevenin oluşturulmasına duyulan ihtiyaç Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde Havacılık Müdürlüğü’nün kurulmasına yol açmıştır. O dönemde Romanya’da havacılık otoritesi olan bu birim, askeri havacılık faaliyetleri hariç uluslararası sözleşmeler çerçevesinde gerçekleştirilen yükümlülükler ile havacılık politikası ve hava seyrüsefer düzenlemeleri gibi sorumlulukları üstlenmiştir (Romanian CAA, 2019a).

Şekil 6.7. Romanya Sivil Havacılık Kurumu Örgüt Yapısı



Kaynak: Romanian CAA, 2019ç.

Zaman içerisinde meydana gelen gelişmeler çerçevesinde 1932 yılında, bir kararname ile havacılığın örgütlenmesine ve Devlet Hava Müsteşarlığının kuruluşuna ilişkin yasal düzenleme yapılmıştır. Devlet Hava Müsteşarlığı havacılığın birçok alanına yönelik faaliyetleri çeşitli alt birimleri aracılığıyla yerine getirmiş olup bunlar, dört merkezi hizmet (*navigasyon ve hava operasyonu; teknik, kontrol ve bakım; hava seyrüsefer koruması; ticari ve idari*) ve çeşitli dış hizmet (*hava seyrüseferinin bölgesel kontrolü; hava seyrüseferi için gerekli hava limanları ve telsiz telgraf istasyonları; hava taşımacılığı, hava durumu ve iletim istasyonlarının işletilmesine yönelik taahhütler; sivil havacılık okulları, depolar ve atölyeler*) birimleridir. Savaş sonrası 1953 yılında, yasal düzenlemeler uluslararası sivil havacılık sözleşmeleriyle uyumlu hale getirilmiş ve Romanya Havacılık Otoritesinin ana görevi, “*hava trafik sahasında, havada ve karada tüm havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi, koordinasyonu ve kontrolü*” şeklinde oluşturulmuştur Bugün özerk bir yapıya sahip olarak faaliyet yürüten Romanya Sivil Havacılık Otoritesi (*Autoritatea Aeronautica Civila Romana-AACR*), halihazırda standartların, düzenlemelerin, prosedürlerin, normların vb. gerekliliklerin uygulanması ve bunlara uyulması için düzenleyici bir konumdadır. Otorite, Romanya hava sahasının idaresi, havacılık personelinin lisanslandırılması, hava operasyonlarının performansı, uçuşa elverişliliğin sürekliliğinin sağlanması ve sürdürülmesi, hava seyrüseferinin geliştirilmesi ve havaalanı operasyonları konularından sorumludur. Merkezi Bükreş’te olan AACR Ulaştırma Yasası, Hava Yasası, hükümet kararları ve yönetmelikleri ile ilgili bakanın emirleri, genel müdürün ve diğerlerinin karar ve hükümlerine göre yönetilmektedir. Romanya’da Ulaştırma, Altyapı ve Haberleşme Bakanlığının uzman teknik organı olan AACR, bakanlık tarafından verilen yetki devri çerçevesinde aşağıdaki ana görevleri yerine getirmektedir (Romanian CAA, 2019a):

- Ulusal sivil havacılık düzenlemelerinin uygulanması, yürütülmesi ve taslak düzenlemelerin hazırlanması;
- Sivil havacılık personelinin lisanslandırılması;
- Sivil havacılık için tasarlanmış hava taşıtlarının, ürünlerin ve ilgili parçaların sertifikasyonu;
- Sivil hava araçlarının tescili, muayenesi ve kontrolü;

- Romanya’da sivil havacılık faaliyetlerini yürüten kuruluşların yetkilendirilmesi ve denetimi;
- Hava trafik yönetimi alanındaki operasyonların emniyetinin sağlanması ve denetimi;
- Ulusal havalimanları için geliştirme/modernizasyon projeleri veya programları olması durumunda teknik dokümantasyonun, havaalanları/havalimanları ve ilgili alanlardaki taslak standartların ve düzenlemelerin ve bunların uygulama koşullarının analiz edilmesi ve onaylanması;
- Romanya’nın taraf olduğu havacılık anlaşma ve düzenlemelerinin uygunluğunun sağlanmasıdır.

Bakanlık tarafından oluşturulan “Sivil Havacılık Stratejisi 2001+”de AACR, tüm kuruluşlar için teşvik edici, şeffaf ve ayrımcı olmayan bir gözetim sürecinin ve düzenleyici çerçevenin kurulmasını sağlar olarak tanımlanmış ve Kurumun ulaşması gereken ana hedefleri aşağıdaki şekilde belirtilmiştir (Romanian CAA, 2019a):

- Romanya sivil havacılığında Avrupa ve uluslararası düzeyde güvenlik standartlarının sağlanması ve sürdürülmesi;
- Avrupa Birliği sivil havacılığının yeni yapısı olan EASA’yı dikkate alarak, Avrupa havacılık yapılarında sektörel entegrasyon sürecini tamamlamak için adımların devam ettirilmesi;
- Personel dahil Romanya ürün ve hizmetlerine Avrupa pazarında serbest erişim için en uygun ortamı yaratmak amacıyla ulusal havacılık mevzuatının Avrupa ve uluslararası mevzuatla uyumlu hale getirilmesi;
- Avrupa Topluluğu ve NATO’nun yapılarıyla bütünleşme çabalarında Romanya’yı desteklemektir.

Romanya’da sivil havacılık alanı, uluslararası anlaşmalar/sözleşmeler, Avrupa Mevzuatı, kanunlar ve hükümet kararları, sivil havacılık yönetmelikleri, sivil havacılık talimatları ve genelgeler çerçevesinde düzenlenmektedir (Romanian CAA, 2019b).

AACR, Romanya’da ulusal ve Avrupa mevzuatı ile uluslararası sivil havacılık örgütleri tarafından tavsiye edilen standartlar çerçevesinde uluslararası sözleşme hükümlerinin uygulanmasını sağlamak için sivil havacılık alanına yönelik ulusal

yönetmelikler geliştirmektedir. AACR'nin düzenleyici faaliyeti kontrollü bir şekilde yürütölmekte olup düzenleme, yayımlama ve yürürlükten kaldırma faaliyetlerinin planlanması, düzenlenmesi, geliştirilmesi ve kaydedilmesi, yıllık düzenleyici planlar aracılığıyla merkezi bir şekilde gerçekleştirilmekte ve koordine edilmektedir (Romanian CAA, 2019c).

Romanya, sivil havacılığın sürekli gelişimi ve uluslararası sivil havacılık yapılarına uyumlu olma isteği doğrultusunda 1965'te ICAO'ya ve daha sonra 1991'de, uçuş güvenliğinin sürekli gelişimini ve verimli bir Avrupa hava taşımacılığı sistemini teşvik etmeyi amaçlayan hükümetler arası bir organizasyon olan ECAC'a katılmıştır. 1996'da EUROCONTROL üyesi olmuş ve AACR tarafından sürdürölen çabalar neticesinde, Aralık 2000'de, JAA üyesi statüsünü tam haklara sahip olarak elde etmiştir. JAA üyelik statüsü, Romanya'nın Avrupa yapılarına ilk sektörel uyumunu sağlamıştır. 2007 yılında, AB üye devleti olan Romanya, EASA'da da yerini almıştır. AACR, önerilen hedeflere ulaşmak, kendisine verilen görevleri yerine getirmek ve yürütölen özel faaliyetlerin bölümler arası ilişkilerini sağlamak için Avrupa Sivil Havacılık Otoritelerine benzer bir örgüt yapısı oluşturmuştur (Romanian CAA, 2019a).

7. TÜRKİYE'DE ULAşTIRMA VE HAVACILIK POLİTİKASI

Ölke içindeki toplumsal birliğin ve iç güvenliğin sağlanması, icra edilen faaliyetlere, bireysel ve örgütsel katılımın sağlanmasına, kırsal-kentsel nüfus etkileşimin gerçekleştirilmesinden eğitim, sağlık, güvenliğ, gibi en temel hizmetlerin yaygınlaştırılmasına ve bunların dengeli bir şekilde dağıtımına kadar neredeyse her alana ulaştırma sistemlerinin önemli katkıları vardır (Kaya, 2012: 13). Aşağıdaki alt başlıklarda Türkiye Ulaştırma Politikası, Ulaşım Sistemleri ve Türkiye'nin Havacılık Politikası genel hatlarıyla incelenmiştir.

7.1. Türkiye'de Ulaştırma Politikası

Cumhuriyet'in ilanıyla birlikte ölke ekonomisine ve gelişmesine yönelik gerçekleştirilen atılımlar, ulaştırma alanında da aynı kararlılıkla uygulanmış, özellikle 1930-1940 yılları arasında demiryolu taşımacılığının milli kaynaklarla geliştirilmesi yönünde atılan adımlar sayesinde bu alanda büyük aşamalar kaydedilmiştir (Onur, 2006:

50-51). Bu dönemde hem ekonomik kalkınmayı hızlandırmak hem de ülkenin siyasi birliğini pekiştirmek yanında savunmasını da kolaylaştırmak amacıyla aktif ve tutarlı bir demiryolu politikası uygulanmaya çalışılmıştır. Bu bağlamda ülkenin uzak şehirlerinin merkeze yeni hatlarla bağlanması ve mevcut ayrıcalıklı yolların devletleştirilmesi, bu politikanın iki ana ilkesi olmuştur (As, 2006: 69-70).

1940'lı yıllara kadar süren bu atılım sürecinden sonra demiryolları için bir durgunluk dönemi başlamıştır. Ancak, 1940-1950 yılları arasında sadece 370 km demiryolu yapılmış olmasına rağmen demiryollarının ulaştırma sistemi içindeki ağırlığı ve önemi 1950'li yıllara kadar devam etmiştir (Onur, 2006: 51). Cumhuriyet hükümetlerinin bu dönemde tercihlerini daha çok demiryolları alanında yoğunlaştırmış olması, Türkiye'yi oldukça uzun ve ülkenin uzak yerlerini merkeze bağlayan bir demiryolu ağ yapısına sahip kılmıştır. Bu durum, karayollarının uzun bir zaman diliminde yetersiz kalmasına neden olmuş; bunun sonucu olarak demiryollarını tamamlayan bir karayolu ağ yapısı oluşmamış, bu da demiryollarının verimli bir biçimde işletilmesini ve ekonominin gelişmesinde mümkün olabilecek etkinliğin sağlanmasını engellemiştir. Ulaştırma türleri içerisinde tercihin demiryollarına verilmiş olması karayolları için ayrılacak payı sınırlandırmıştır (As, 2006: 82-83).

1950 yılından sonra izlenen karayollarının demiryoluna tercih edilmesi politikası sonucunda, demiryolu yatırımları sürekli olarak azalmış ve kaynaklar karayollarına yönlendirilmiştir (Altınok, 2001: 84). Ulaştırma politikasında 1950'li yıllar, demiryolu döneminin yerini karayolları dönemine bırakmış olduğu yıllardır (Akgüngör ve Demirel, 2004: 424). 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kurulmasıyla bu alanda başlayan gelişmeler, 1960'lardan sonra daha da artmış, 1970'lerden sonra ise demiryollarını ikinci plana bırakan bir nitelik kazanmıştır. Bu dönemde karayolu altyapı yatırımlarına devlet tarafından aktarılan kaynaklar, demiryollarına oranla daha yüksek olmakla birlikte petrol fiyatlarındaki artış, bu oranın daha da büyümesine neden olmuştur. 1950'li yıllarda karayolunun toplam taşıma içerisindeki payı yolcuda %46, yükte %17 iken bu oranlar günümüze kadar artarak büyümüştür. Demiryollarında ise bu pay, karayollarına oranla sürekli düşüş eğilimi göstererek yolcu taşımacılığında %10'lara kadar gerilemiştir (Altınok, 2001:79).

Denizyolu açısından Türkiye; Avrupa, Orta Asya ve Ortadoğu arasında doğal bir köprü olma niteliği ile ulaştırma kapsamında büyük bir potansiyele sahiptir. Türkiye, üç kıtanın geçiş yollarındaki coğrafi konumu nedeniyle, Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusuna, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusuna, Türk Boğazlarının Karadeniz-Akdeniz bağlantılarıyla Avrasya ve Uzakdoğu'ya uzanan bir ulaşım ağının odak noktasındadır. Bu durum, kabotaj, uluslararası ve transit taşımacılık yönünden Türkiye'nin önemini işaret etmektedir (BEBKA, 2005: 7.3-1).

Cumhuriyet ilanının sonrası denizyolu ulaştırmasına genel olarak bakıldığında, gemi yapan, işleten ve liman hizmetleri veren kuruluşların devlet tarafından oluşturulduğu bir yapı söz konusudur. 1950'li yıllara kadar olan dönemde tercih olarak demiryolu ve denizyoluna ağırlık veren politikaların benimsenmiş olması nedeniyle 1950 yılında yük taşımacılığında demiryolu %55,1 ve denizyolu %27,8 pay alırken karayolunun payı %17,1 olarak gerçekleşmiştir. Aynı dönemde yolcu taşımacılığında taşıma türleri arasında dağılım %49,9 karayolu, %42,2 demiryolu, %7,5 denizyolu ve %0,6 havayolu şeklindedir (Onur, 2006: 78).

Türkiye Cumhuriyeti'nin en genç ulaşım türü havayollarıdır. Ulaştırma Politikası kapsamında havacılık alanına yönelik yapılan incelemeler, aşağıda, "Türkiye'de Havacılık Politikası" alt başlığında detaylı olarak ele alınmıştır.

Yakın dönem, Türkiye'de ulaştırma politikaları açısından incelendiğinde, 2003 yılı demiryolları için bir dönüm noktasıdır. 2003 yılında demiryolları yeniden devlet politikası haline gelmiş ve mevcut demiryolu sistemi detaylı bir şekilde ele alınmıştır. 2004-2006 yılları arasında demiryollarına önemli miktarda kaynak ayrılmıştır. Bu sayede diğer ulaşım modları karşısında demiryollarının rekabet gücünün artırılarak yolcu ve yük taşımacılığındaki payının yükseltilmesi ve demiryolu taşımacılığının hızlı, ekonomik ve güvenli bir şekilde yapılması amaçlanmıştır. Bu kapsamda dört ana hedef belirlenmiş ve bu hedefler (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2007: 21-22):

- Hızlı tren hattı inşa etmek ve halkı hızlı trenle tanıştırmak,
- Mevcut hatları ve araç parkını iyileştirerek trenleri hızlandırmak,

- Demiryollarını yeniden yapılandırarak daha etkin ve verimli bir kuruluş haline getirmek,
- Özel sektörün demiryolu işletmeciliği yapabilmesini sağlamaktır.

2003 yılında kabul edilen 4925 sayılı “Karayolu Taşıma Kanunu” ve bu Kanun kapsamında yürürlüğe konulan yönetmeliklerle, karayolu taşımacılığı sektöründe yeni bir dönem başlatılmıştır (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2007: 26). Son dönemde, mevcut yol ağının trafik güvenliğini artıracak ve taşıt işletme maliyetini düşürecek ayrıca tüm ülkede yerleşim birimlerine her mevsim ulaşılmasını sağlayacak yollar yapılmıştır. 2003 yılı öncesi mevcut 6.101 km uzunluğundaki bölünmüş yol ağı sadece altı ili birbirine bağlarken 2003 yılından itibaren yapılan 20.778 km bölünmüş yol ile toplamda 26.879 km’ye ulaşılmış ve 76 ilin birbiri ile bağlantısı sağlanmıştır. Karayolu, Türkiye’de yolcu ve yük taşımacılığında en fazla tercih edilen ulaşım türü olup 2018 yılı itibarıyla yurtiçi yolcu taşımacılığının %88,8’i ve yük taşımacılığının %89,2’si karayolu ile yapılmıştır (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019c: 18-23).

Denizciliğin gelişmesi ve karayolu ağırlıklı iç taşımacılığın denizyoluna kaydırılması amacıyla 16 Temmuz 2003 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ve Maliye Bakanlığının 31 Aralık 2003 tarihinde yayımlanan altı seri numaralı Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliğ ile deniz araçlarında “Özel Tüketim Vergisi İndirilmiş Yakıt Uygulaması” 1 Ocak 2004 tarihinde başlatılmıştır. Kabotaj hattında çalışan yük, yolcu, balıkçı, bilimsel araştırma gemileri ve ticari yatlar ile hizmet araçları bu uygulamadan yararlanmışlardır. Ayrıca, 2009 yılı itibarıyla bu kapsama iç sularda faaliyet göstermekte olan kamuya ait yük ve yolcu gemileri ve 2012 yılsonu itibarıyla özel sektöre ait iç sularda faaliyet gösteren yük ve yolcu gemileri de dahil edilmiştir. 2018 yılında dünyada taşınan yüklerin hacim olarak yaklaşık %83’ü denizyolu ile gerçekleşmişken Türkiye’de 2018 yılında hacim olarak ithalat amaçlı taşınan yüklerin yaklaşık %95’i, ihracat amaçlı taşınan yüklerin yaklaşık %78’i denizyolu ile gerçekleşmiştir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019c: 467-471).

7.2. Türkiye’de Ulaşım Sistemleri

Ulaştırma sistemleri bir ülkede, başta ekonomi olmak üzere sosyal ve kültürel faaliyetler açısından önemli rol üstlenmektedir. Öyle ki doğal kaynakların verimli

kullanımı, mal ve hizmetlerin hızlı dağıtımını, iç ve dış ticaretin gelişmesi ancak iyi işleyen bir ulaştırma sisteminin oluşturulması ile mümkündür. Ulaştırma sistemlerinin, her biri kendine özgü ağı, taşıt filosuna ve işletme öğelerine sahip kara, deniz, hava ve demiryolu yanında boru hattı gibi alt sistemlerin bir araya gelmesi ile oluştuğu söylenebilir (Küçük-Yılmaz, 2016b: 6-8). Türkiye’de Ulaştırma Sistemi; karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu, iç su yolları, boru hatları (*boruyolu*) ve şehir içi ulaşımından oluşmaktadır. Çalışmanın bu kısmında Türkiye’de karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu ulaşım sistemlerine yönelik incelemelerde bulunulmuştur.

İstatistiklere göre, hemen hemen her ülkede, buna gelişmiş ülkelerde dahil olmak üzere, yolcu ve yük taşımada karayolu taşımacılığının önde olduğu görülür. 2000 yılı itibarıyla AB ülkelerinde yolcu taşımada karayolunun payı %79, ABD’de %89, Türkiye’de %95’tir. Yük taşımacılığında ise kısa mesafeli kıyı deniz taşıması göz önüne alındığında karayolunun payı AB ülkelerinde %45, ABD’de %69, Türkiye’de %76’dır (BEBKA, 2005: 7.1-1).

Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı İmparatorluğu’ndan 14.000 km’si bozuk ve bakıma muhtaç durumda olan 18.365 km’lik karayolu ağı devralmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu yapımına ağırlık verilmesi nedeniyle ile 1950’li yıllara kadar karayolu ağında kayda değer bir gelişme olmamıştır. Karayolu altyapısında görülen büyük gelişme 1950’de “Karayolları Genel Müdürlüğü”nün kurulması ile başlamıştır. İlk dönemlerde “tekerlek dönsün” düşüncesi ile kısa sürede büyük yerleşim merkezlerinin birbirlerine bağlanması amaçlanmış, makineli inşaatının ilerlemesi ile bu alanda kısa sürede büyük başarılar sağlanmıştır. Bugün var olan 60 bin km üzerinde devlet ve il yolunun büyük kısmı bu dönemde oluşturulmuştur. 1970’li yıllarda ekonomide başlayan canlanma yanında otomotiv sanayinin gelişmesi ve motorlu taşıt ile özellikle yük taşıtlarındaki hızlı artışın sonucu, 1950’li yıllarda oluşturulan yol ağında kapasite yanında yapısal olarak da yetersizlikler görülmeye başlanmıştır. 1980’li yılların başında hızla artan karayolu trafiğinin Türkiye’de getirdiği olumsuzluklar ve taşıma türleri arasındaki dengesizlik gittikçe belirginleşmiştir. Bunun üzerine ulaşım altyapısının bir plana bağlı olarak geliştirilmesini hedefleyen 1983-1993 Ulaşım Ana Planı hazırlanmış ancak Plan, uygulanmadan gündemden kalkmıştır (BEBKA, 2005: 7.1-3).

Türkiye’de 2003 yılı itibarıyla karayolu ağının toplam uzunluğu otoyol, devlet yolları ve il yolları olmak üzere, 63.219 km olmuş, karayolu ağının %3’ünü otoyollar, %50’sini devlet yolları, %47’sini il yolları oluşturmuştur (BEBKA, 2005: 7.1-10). Bugün karayolu ağında 2.969 km otoyol, 31.008 km devlet yolu ve 34.193 km il yolu olmak üzere toplam 68.170 km yol bulunmaktadır (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019c: 22).

Diğer tüm taşıma modlarının tamamlayıcısı konumunda ve modlar arası geçişlere en uygun altyapı unsuru olan karayolu taşımacılığı, noktadan noktaya aktarmasız hizmet verme esnekliği nedeniyle rakipsiz taşıma modu olmaya devam etmektedir. Son yıllarda gelişmekte olan ülkelerin yanı sıra gelişmiş ülkelerde de ulaştırma, karayolu ve otomobil egemenliği altındadır. Özellikle Avrupa ülkelerinde ulaştırma türlerinin dağılımı incelendiğinde, karayollarındaki yolcu ve yük taşımacılığı payının diğer modlara göre daha yüksek bir oranda olduğu görülmektedir. Türkiye’de son dönemde, mevcut yol ağı; trafik güvenliğini artıracak, taşıt işletme maliyetini düşürecek ve tüm ülkede yerleşme birimlerine her mevsim ulaşılmasını sağlayacak şekilde genişlemiş; büyük ölçekli finansman ihtiyacı olan otoyol projeleri, kamu-özel iş birliği modeliyle hayata geçirilmeye başlanmıştır. Türkiye’de 2023 yılına kadar 2.226 km (*368 km’lik kısmı tamamlanmış*) otoyol yapımı hedeflenmekte olup 2023 yılında Türkiye’nin otoyol ağ uzunluğu 4.509 km’ye; 2035 yılında ise yapılacak yeni yollarla birlikte 8.521 km’ye ulaşacağı ifade edilmektedir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2018a: 16-23).

Ulaşım sistemleri açısından önemi giderek artan toplu taşımacılık anlayışının ilk ve en önemli unsuru olan demiryolları; bütünleşme, uyum ve ekonomik kalkınmanın dinamosu olarak geçtiği yerlerin ekonomik, sosyal ve kültürel gelişimine büyük katkı sağlamaktadır. Demiryolları, Türkiye’nin Avrupa ve Asya’yı birbirine bağlayan coğrafi konumu ile birlikte değerlendirildiğinde, ulaştırma alanına yapacağı katkı açısından son derece önemlidir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2018b: 220).

Cumhuriyetin ilk yıllarında, Cumhuriyet öncesi dönemin aksine demiryolu ulaşım politikası, yabancı şirketlerin çıkarlarına göre değil, ulusal çıkarlara göre biçimlendirilmiştir. Bu dönemde ülkenin tamamını kapsayacak bir demiryolu ağına kavuşturulması yönünde çalışmalar yapılmış, yabancı şirketlerin elinde bulunan hatlar ve

işletme hakları ulusallaştırılmıştır. Bu dönemin başında demiryollarının tamamı devletleştirilmiş ve yeni hatların yapılmasına ağırlık verilmiştir (Usta, 2001: 212).

Türkiye’de 1940’lı yıllara kadar süren demiryollarındaki hızlı ilerleme, 1940-1950 yılları arasında bir durgunluk dönemine girmiştir. Cumhuriyetin ilanından 1940 yılına gelinceye kadar yılda ortalama 190 km demiryolu inşa edilirken 1940-1950 yılları arasında toplam inşa edilen demiryolu uzunluğu 300 km olmuştur (Akgüngör ve Demirel, 2004: 424). Sonraki yıllarda, sınırlı imkanlarla, mevcut sistemin işlerliğinin korunması ve trafiğin devamlılığının sağlanması yanında kısmen modernizasyon çalışmaları sürdürülmüştür. Bu durum, 20’inci yüzyılın başlarındaki teknolojiye göre inşa edilen mevcut demiryolu ağının geometrik ve fiziki standartlar bakımından yetersiz kalmasına ve modern işletmeciliğe imkân vermemesine neden olmuştur. Bunun sonucu olarak 1950 yılında, genel ulaştırma sistemi içerisinde yolcudaki %42, yükte %78 olan demiryolu taşıma payı, 1994 yılında yolcudaki %4’e, yükte de %8’e gerilemiştir (Altınok, 2001:83).

1951’den 2003 yılı sonuna kadar 945 kilometre demiryolu yapılmış, 2004-2019 yılları arasında ise yılda ortalama 141 kilometre olmak üzere toplam 2.115 kilometre demiryolu yapılmıştır. Şu anda 3944 kilometrelik demiryolu inşası devam etmekte olup 2023-2035 yılları arasında demiryolu ağının yaklaşık 6.100 km ilave ile 23.600 km’ye çıkartılması, demiryolu yük taşımacılığında %20’ye, yolcu taşımacılığında ise %15’e ulaşılması hedeflenmektedir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019c: 227-230).

Dünyanın %71’i denizlerle kaplıdır ve denizler, ülkelerin kombine ulaşım ile bağlantısını sağlayan en önemli unsurdur (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2018c: 450). Denizcilik sektörü; yük ve yolcu taşımacılığı, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi, deniz sporları ile canlı ve cansız doğal kaynakların üretimiyle bir endüstri alanı olduğu kadar aynı zamanda bir ticaret ve hizmet koludur. Petrol, doğalgaz ve madenlerin önemli bir bölümünün denizlerin altında bulunması yanında, Dünya’nın dörtte üçünün sularla kaplı oluşu, denizyolu ulaşımının önemini artıran unsurlardır. Tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de uluslararası ticaretin çok büyük bir bölümü maliyetler açısından en avantajlı taşıma türü olan denizyolu ile gerçekleşmektedir (BEBKA, 2005: 7.3-2).

Cumhuriyet öncesinde tamamen şahıslar ve yabancılar eliyle yapılan liman ve denizcilik faaliyetleri, Cumhuriyet ile birlikte Türk sermayesi ile oluşturulan Türk şirketlerine verildiği görülmektedir (As, 2006: 512). Cumhuriyet Türkiye'sinin elde ettiği önemli uluslararası başarılarından biri olan Kabotaj⁷³ hakkı ile Türk Ulusu'nun dünya denizlerine açılma yolunda önemli bir gelişme sağlanmış, deniz ticaret filosu ve sermaye varlığı oluşturulmuştur (Aras, 2012: 108-109).

Türkiye'de denizyolu ulaşımı, gerekli önemin verilmemesi nedeniyle oldukça kısıtlı koşullar altında gelişmiş ve karayollarının gelişmesine bağlı olarak önemini kaybetmiştir. Günümüzde, deniz ulaşımından, çoğunlukla mal ve araç taşımacılığı şeklinde yararlanılmaktadır. Bugün Türkiye'nin denizyolu ulaşımında dünya standartları ile rekabet edebilmesi güç olmakla birlikte limanların yük trafiği önemli ölçüde artmaktadır. Yük trafiği bakımından en büyük limanlar; İstanbul, İzmir, Mersin, İzmit ve İskenderun limanlarıdır (Deniz, 2016: 146).

Deniz taşımacılığı uluslararası ticarete Türkiye için son derece önem taşıyan bir alandır. Lojistik sektörü içerisinde özellikle uluslararası taşımaların %50'si deniz yoluyla gerçekleşmekte olup Türkiye, Dünya Bankası tarafından yapılan "Lojistik Performans İndeksi" çalışmasına göre 150 ülke arasında 39'uncu sırada yer almaktadır. Türkiye, gelecekte lojistik sektörünün hayat bulabileceği on ülke arasında dördüncü sırada gösterilmekte ve deniz taşımacılığı bu bağlamda ülke ekonomisi için önemli bir değeri ifade etmektedir (Balık vd., 2015: 56).

Doğu batı uzanımlı mesafesi yaklaşık 1650 km olan Türkiye'de, ulaşım açısından en hızlı seçenek havayolları olup karayolu ile 24 saati bulan yolculuklar, havayolları sayesinde birkaç saate indirilebilmekte ve diğer ulaşım türlerine göre önemli bir üstünlük sağlamaktadır (Karakaş-Özür, 2019: 43-44).

Türkiye'de, Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren gelişmesine önem verilen havacılık faaliyetlerine yönelik ilk çalışmalar 1912'de bugünkü Atatürk Havalimanı yakınında, İstanbul Sefaköy'de küçük bir meydanda başlanmış ve 1925 yılında, "Türk

⁷³ Kabotaj: Türkiye karasularındaki limanlarda Türkiye Cumhuriyeti (TC) bayraklı ve TC uyruklu personelle yapılan deniz taşımacılığına verilen addır (Aras, 2012: 108).

Tayyare Cemiyeti”nin kurulması ile Türk havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır. 1933 yılında 5 uçaklık küçük bir filo ile “Türk Hava Postaları” adı altında ilk sivil hava taşımacılığı başlatılmış ve “Havayolları Devlet İşletme İdaresi”, Türkiye’de sivil hava yolları kurmak ve taşıma yapmak üzere görevlendirilmiştir (Buket, 2006, 10).

Türkiye’de genel olarak küresel çaptaki gelişime benzer bir şekilde paralellik gösteren sivil havacılık faaliyetlerinin (Kurnaz, 2020a: 188) asıl gelişimi İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra başlamış, bu dönemde uçakların modernleştirilmesine ve yeni havalimanlarının yapımına ağırlık verilmiştir. 1949 yılında, Bayındırlık Bakanlığına bağlı “Hava Meydanları Bürosu” kurulmuş ve 1956 yılında çıkarılan bir yasa ile “Devlet Hava Meydanları İşletmesi” kurularak havalimanlarının işletilmesi ve uçuş güvenliğinin sağlanması açısından önemli bir adım atılmıştır. 1954 yılında, uluslararası havacılık kurallarına uyum sağlanması ve Türkiye’de sivil havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi ve denetlenmesi amacıyla “Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı” kurulmuştur (Emekli, 2007: 116-117). Ancak, bu dönemde, 1950’li yılların başında Türk Sivil Havacılığı’nın gelişim hamlelerinde bir duraklama da görülmüştür (Saldıraner, 1992; 33).

1983 yılına kadar Türk Havayolu Taşımacılığı, rekabetten uzak, kamu ağırlıklı taşımacılık hizmetinin verildiği ve havayolu yolcu talebinin sınırlı kaldığı bir dönem olmuştur. 19 Ekim 1983 tarihinde yürürlüğe giren 2920 Sayılı Havacılık Kanunu ile iç hat havayolu pazarı serbestleştirilmiş ve özel girişimcilerin önü açılmış, bu tarihten itibaren Türk Sivil Havacılık Sistemi için yeni bir dönem başlamıştır. 1983-2003 dönemi genel olarak Sivil Havacılık Kanunu ile gerçekleştirilen serbestleşmenin Türk Sivil Havacılığı üzerinde yarattığı olumlu etkilerin görüldüğü dönemdir (SHGM, 2015: 168-177). Bu dönemde Türk Hava Yolları (THY), bir modernizasyon ve standardizasyon programı çerçevesinde filosunu geliştirmeye başlamış, hizmet standartlarını yükseltme çabasına girmiş ve yurtiçi hatlara göre ekonomik açıdan daha avantajlı olan dış hatlara yönelmiştir (Korul ve Küçükönel 2003: 25).

Türkiye’de 2003 yılından günümüze havayolu şirketlerinin uçak sayısı, koltuk kapasitesi ve kargo kapasitesi ile yurt içinde ve yurt dışında uçulan nokta sayısı artmıştır. Bu dönemde sivil havacılık alanında faaliyet gösteren havayolu işletmeleri büyümüş ve bu büyüme bakım-egitim kuruluşları ile yer hizmeti kuruluşları yanında diğer havacılık

işletmelerinin artışını ve gelişimini sağlamıştır (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2018ç: 359).

Türkiye’de 1930-1990 arasındaki 60 yılda toplam 16 havalimanı ve 1990-2017 itibarıyla 27 yılda 37 havalimanı faaliyete geçmiş olup bu dönemde havayollarının gelişimi açasından %225’lik artış sağlanmıştır (Karakaş-Özür, 2019: 43). Günümüzde Türkiye’de hava taşımacılığına hizmet veren 55 aktif havalimanı bulunmakta olup bu havalimanlarının en büyüğü, İstanbul Havalimanı, 29 Ekim 2018 tarihinde açılmıştır. İstanbul, Türkiye hava trafiğinin en yoğun olduğu il olma özelliğine sahiptir (Kılıç ve Turęut 2019: 152).

7.3. Türkiye’de Havacılık Politikası

Yirminci yüzyılın en yeni ulaştırma türü hava taşımacılığıdır. Türkiye’de havacılık alanında ilk adım 1911 yılında ve askeri anlamda atılmıştır. 1911 yılı başında havacı yetiştirmek üzere orduda görev yapan subaylar, Paris’te bulunan havacılık okuluna gönderilmiş ve 1912 Ocak ayında bugünkü adıyla Atatürk Havalimanı’nın (eski adıyla Yeşilköy Havaalanı) kuzey sınırında bulunan Safraköy’de bir meydan ve iki hangar yapılmıştır. Temmuz 2012’de Yeşilköy Hava Mektebi hizmete girmiştir. Türkiye’nin ilk sivil havacılık teşkilatı “*Havayolları Devlet İşletme İdaresi*” 20 Mayıs 1933 tarihinde çıkarılan 2186 sayılı Kanun ile kurulmuştur. Bu teşkilat beş uçak ve 26 kişilik bir personel kadrosuyla faaliyetlerine başlamış, personelin büyük kısmı silahlı kuvvetlerden alınmış ve sivil taşımacılık faaliyetlerinin geçekleştirilmesi için askeri havaalanları kullanılmıştır. Milli Müdafaa Vekaleti içinde bir daire şeklinde kurulan Havayolları Devlet İşletme İdaresi aynı adla 1935’te Bayındırlık Bakanlığına devredilmiş ve yine aynı yıl 3424 sayılı Kanun ile “*Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü (DHYİUM)*” adı altında müstakil bir daire haline getirilerek Nafia Vekaleti’ne, 1939’da ise Münakalat Vekaleti’ne bağlanmıştır. Katma bütçeli bir idare halinde işletilen DHYİUM, 1933-1939 arasında yedi uçak alarak filosunu büyütmiş ve ülke içinde İstanbul-Ankara-İzmir arasında düzenli servisler işletilmiştir. 1933’te altı ton yük ve 460 yolcudan oluşan havayolları taşımacılığı, 1939’da ancak 110 tona ve 1221 yolcuya ulaşmıştır. Hava Kuvvetleri bu dönemde sivil havacılığa sürekli bir şekilde destek vermiş ve bu alanın

pilot ve teknisyen ihtiyacının karşılanmasında ana kaynağı oluşturmuştur (As, 2006: 90-91).

1980'li yıllardan itibaren Türkiye'de havayolu taşımacılığının ve özellikle özel taşımacıların desteklendiği bir gelişme süreci yaşanmış ve bu durumun sonucu olarak çok sayıda özel işletme taşıma piyasasına girmiştir. Ancak sektöre giriş koşullarının iyi belirlenememesi gibi nedenlerden şirketlerin pek çoğu iflas etmiş ve geride önemli sorunlar bırakmışlardır (BEBKA, 2005: 7.4-2). 14 Ekim 1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu'nun yürürlüğe girmesi ile Türk Hava Taşımacılığı Sektörü'nde büyük bir gelişme sağlanmış ve on beş yıllık süreçte Sektör, yaklaşık olarak %600 gibi bir oranda büyüme kaydetmiştir. Bu dönemde, THY ve özel havayolu şirketlerinin filo kapasitelerinde artış görülmüştür. Ağustos 1990'da ortaya çıkan Körfez krizi ve terör olayları turizm sektörüne bağlı olarak havacılığı da olumsuz etkilemiştir. Buna karşın durgunluk kısa sürede atlatılmış, sektörde gelişme devam etmiş ve yeni havaalanları açılmıştır. Bu arada Türkiye, AT'de başlatılan Tek Avrupa Hava Sahası ve Yatay Havacılık Anlaşması gibi çalışmalara katılmıştır (Onur, 2006: 89). Ayrıca bu dönemde, diğer taşımacılık sektörlerinde olduğu gibi, Türk Sivil Havacılık Sektörü için de özelleştirme kararı alınmış ve THY, 1990 yılında özelleştirme sürecine dahil edilmiştir (Servantie, 2005: 7).

Son yıllarda görülen sosyo-ekonomik gelişmeler, dünya ticaret hacmindeki artışlar ve küreselleşme olgusu yanında insanların konfora ve zamana daha fazla önem vermeleri gibi nedenler, havayolu yolcu ve kargo taşımacılığının hızla gelişmesini sağlamıştır. Bu bağlamda, THY taşıma kapasitesini arttırmak amacıyla yeni uçak alımına yönelik girişimde bulunmuş, hükümet tarafından sağlanan vergi indirimi desteği sayesinde yurtiçi taşımaları artan özel havayolu şirketleri de benzer girişimlerde bulunarak büyümeye çalışmışlardır. Bu gelişmeler, taşıma pazarını büyütüp taşınan yolcu sayısında artışlar sağlamış, ancak başta pilot ve teknisyen olmak üzere nitelikli personele olan ihtiyaç ortaya çıkmış ve bu alanda bir yetersizlik sorunu yaşanmıştır. Diğer yandan, hızla gelişen havayolu taşımacılığında uçuş ve seyrüsefer emniyeti ile alan güvenliğinin sağlanabilmesine yönelik var olan uluslararası ölçütlerin takibi, uygulanması ve denetimi yanında AB standartlarına uyuma ve geliştirilen Tek Avrupa Hava Sahası'na katılıma

yönelik yürütülen çalışmaların sonuçlandırılması için sivil havacılık yönetiminin yeniden yapılandırılması zorunlu hale gelmiştir (BEBKA, 2005: 8).

Fakat, özel havayolu firmalarının pazara girmesine olanak sağlayan yasal düzenlemelerin bu alandaki gelişmeleri hızlandırmış olması ve ICAO, EUROCONTROL, JAA ve ECAC gibi kuruluşlara üye olunmasının uluslararası kurallara daha sıkı uyma ve onlara uymayı gözeterek gelişme zorunluluğu getirmesi yanında, AB'ye katılım çalışmaları kapsamında deregülasyon⁷⁴ ve AB mevzuatına uyum ile Avrupa Tek Hava Sahası'na katılım için hala yapılması gerekenler bulunmaktadır. Son dönemde, ulaştırma sektöründe havayolu yatırımlarının payı %10'u aşmış ve havayoluna yapılan bu yatırımların bir kısmı uçuş emniyetine ve alan güvenliğine yönelik teçhizat ve sistemler yanında bakım ve onarım ile ilgilidir. Bununla birlikte, yeterli talep araştırması yapılmadan “*her ile bir havaalanı*” gibi bir politik düşünce ile yatırım yapılan çok sayıda havaalanının yeterli talep olmadığı için trafiğe kapalı ya da kapasitesinin çok altında çalıştırılmış olması bu dönemde görülen önemli bir gelişmedir (BEBKA, 2005: 7.4-3).

Son dönemde, havacılık alanında oluşturulan politikalar sonucunda seyahat maliyetlerinin düşmesi, havalimanlarının fiziki şartlarının iyileştirilmesi ve modern bir yapıya kavuşturulması gibi gelişmeler sektöre ivme kazandırmıştır. “*Her Türk Vatandaşı Hayatında En Az Bir Kere Uçağa Binecek*” sloganıyla yola çıkılarak 2003 yılında başlatılan “*Havacılıkta Serbestleşme Projesi*” ile uçuş ve taşınan yolcu sayısında önemli artışlar gerçekleştirilmiştir. Havacılık sektörü açısından son dönemde yaşanan gelişmeler özet olarak aşağıdaki gibidir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020b: 381-387):

- 2019 yılında Türkiye’de faaliyet gösteren havayolu işletmeleri tarafından 209 milyondan fazla yolcu taşınmış olup bu sayı, dünya genelinde taşınan yolcuların yaklaşık %2,28’ine karşılık gelmektedir.
- Havayolu şirketlerinin uçak sayısı %234, koltuk kapasitesi %270, kargo kapasitesi %726 artmış, yurt içinde ve yurt dışında uçulan nokta sayısı 385’e ulaşmıştır.
- 2003 yılı sonunda Türkiye’de faaliyet gösteren sivil havacılık işletmeleri bünyesinde 162 adet uçak, 131 adet hava taksi, 34 adet balon, genel havacılık

⁷⁴ Deregülasyon, belirli bir iş alanı ya da kesimde devlet kısıtlamalarının azaltılması ya da tamamen kaldırılması durumudur.

işletmelerinde 162 adet ve zirai ilaçlama işletmelerinde 137 adet olmak üzere toplam 626 hava aracı bulunuyorken; 2020 yılı Ağustos ayı itibarıyla işletmeler bünyesinde 541 adet uçak, 174 adet hava taksi, 323 adet balon, genel havacılık işletmelerinde 417 adet ve zirai ilaçlama işletmelerinde 62 adet olmak üzere toplam 1.517 hava aracı bulunmaktadır.

- 2003 yılında sektörde yaklaşık 65.000 çalışan istihdam edilirken, bu sayı 2019 yılı sonu itibarıyla 295.547'ye ulaşmıştır. 2003 yılında 2,2 milyar dolar olan sektör cirosu, 2019 yılında 27,1 milyar dolara yükselmiştir.
- 2003 yılında 40 olan bakım ve eğitim işletmeleri sayısı, 2020 Ağustos Ayı itibarıyla 278'e, yer hizmetlerinde çalışma ruhsatlı şirket sayısı 37'den 40'a ulaşmıştır.
- 2003 yılında iç hatlarda uçakla seyahat eden kişi sayısı 9,1 milyon iken, bu sayı 2019 yıl sonu itibarıyla %993 artarak 99,9 milyon olmuştur.
- Türkiye, 2019 yılı sonunda havalimanı yolcu trafiğine göre, Brezilya'nın ardından Dünya'da 10'uncu sırada, Avrupa'da ise 5'inci sırada yer almıştır.

Türk Sivil Havacılığı, son dönemde, sadece niceliksel gelişmelerle değil aynı zamanda uçuş emniyeti ve havacılık güvenliği konusunda da büyük aşamalar kaydetmiştir. Bu kapsamda, 2003 yılından itibaren 500'ü aşan yasal düzenleme yapılmıştır. ICAO'ya üye ülkelerin emniyet uyumluluğu hâlihazırda %67,27 iken Türkiye'nin ICAO düzenlemeleri ile uyumluluk oranı %84,15'tir. Aşağıdaki maddelerde bu konuda kaydedilen gelişmeler özetlenmiştir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019c: 392-393):

- Türkiye, ICAO ile yapılan iş birliği ve eğitim anlaşmaları sayesinde bulunduğu coğrafyadaki ülkelere katkı sağlayarak bölgesel anlamda güçlü bir aktör konumuna gelmiştir.
- 2008 yılında Avrupa ülkelerinin SAFA puanı 0,66; Türkiye'nin SAFA puanı 0,79 iken, 2018 yılında Avrupa bulgu oranı 0,51'e kadar düşmüş; Türkiye ise bulgu oranını 0,29'a kadar düşürmeyi başarmıştır.
- 81 olan Hava Ulaştırma Anlaşması sayısı Ağustos 2019 itibarıyla 171'e çıkarılmış, frekans ve nokta hakkı sayısı 10 kattan fazla artmıştır.
- Türkiye, uluslararası sivil havacılık alanında, ICAO, ECAC ve EUROCONTROL gibi kurum ve kuruluşlarda birçok üst düzey görev üstlenmiştir.

- GÖKBey⁷⁵ (T-625) Genel Maksat Helikopter projesi kapsamında TUSAŞ⁷⁶ (Türk Havacılık ve Uzay Sanayii) tarafından tasarım ve üretimi yapılacak helikopter için sertifikasyon süreçlerine başlanmıştır.
- İnsansız Hava Aracı (İHA) faaliyetleri kapsamında, 23 Şubat 2016 tarihinde Türkiye’de ilk defa sivil kullanım amaçlı İHA’lar için kayıt sistemi oluşturulmuş; böylece, sivil İHA’lar hem havacılık emniyeti hem de kamu güvenliği açısından kontrol altına alınmıştır.

2003 yılından itibaren yıllık ortalama %10’un üzerinde büyüme gösteren havayolu taşımacılığı sektörüne ilişkin genel bilgiler Tablo 7.1’de sunulmuştur.

Tablo 7.1. 2003-2019 Yılları Havacılık Sektöründeki Değişim

GÖSTERGE	2003 Yıl Sonu	2019 Yıl Sonu	2003-2019 Yıl Sonu Artış (%)
Hava Yolu Yolcu Sayısı (Bin yolcu) Yurt içi	9.147	99.947	993
Hava Yolu Yolcu Sayısı (Bin yolcu) Yurt dışı	25.296	108.427	329
Hava Yolu Toplam Yolcu Sayısı (Bin yolcu) Direkt Transit Dâhil	34.444	208.911	507
Yük Miktarı-İç Hat (Kargo+Posta+Bagaj)	188.979	833.768	341
Yük Miktarı-Dış Hat (Kargo+Posta+Bagaj)	775.101	3.256.399	320
Yük Miktarı Toplam (Kargo+Posta+Bagaj)	964.080	4.090.168	324
Kargo Trafığı İç Hat (Ton)	54.104	65.667	21
Kargo Trafığı Dış Hat (Ton)	222.179	1.456.737	556
Kargo Trafığı Toplam Hat (Ton)	276.283	1.522.404	451
Uçak Trafığı-İç Hat	156.582	839.894	436
Uçak Trafığı-Dış Hat	218.405	716.523	228
Uçak Trafığı-Üst Geçiş	154.218	478.013	210
Uçak Trafığı- Toplam	529.205	2.034.430	284
Hava Aracı Sayısı	626	1.487	138
Büyük Gövdeli Uçak Sayısı	162	546	237
Hava Yolu Koltuk Kapasitesi	27.599	103.763	275
Hava Yolu Kargo Kapasitesi (Ton)	303	2.296	657
Sivil Hava Trafığına Açık Aktif Havalimanı	26	56	115
Yurt dışı Uçuş Noktası	60	328	447
Hava Yolu Sektör Ciroyu Milyar TL	3,06	160,7	5152
Hava Yolu İstihdamı (Kişi)	65.000	295.547	355
Hava Ulaştırma Anlaşması Bulunan Ülke Sayısı X	81	173	114

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020b: 383.

⁷⁵ GÖKBey: Türk Silahlı Kuvvetleri ve diğer ihtiyaç sahiplerinin genel maksat helikopteri ihtiyaçlarının karşılanması hedefiyle yürütülmekte olan Özgün Helikopter Programı, 2010 yılında Savunma Sanayii İcra Komitesi kararı ile başlatılmıştır. En zorlu iklim ve coğrafya koşulları ile gece ve gündüz şartlarında etkin bir şekilde kullanılacak olan GÖKBey, Genel Maksat Helikopteri, milli imkân ve kabiliyetler kullanılarak tasarlanmış ve ilk uçuşunu 6 Eylül 2018’de gerçekleştirmiştir (TUSAŞ, 2020).

⁷⁶ TUSAŞ: Türk Havacılık ve Uzay Sanayii.

8. TÜRKİYE’DE SİVİL HAVACILIK SİSTEMİ

Bu başlık altında, Türkiye’de sivil havacılık alanına yönelik yasal düzenlemeler, Türkiye’nin havacılık alanında uluslararası yükümlülükleri ve Türkiye’de sivil havacılık sistemini düzenleyen kuruluşlar ile Türk sivil havacılık otoritesi SHGM incelenmiştir.

8.1. Türkiye’de Sivil Havacılık Alanına Yönelik Yasal Düzenlemeler

TDK (2018b)’da, yürürlükte olan yasa, tüzük, yönetmelik ve benzeri gibi düzenlemelerin bütünü olarak açıklanan mevzuat kavramı; anayasa ve yasaların yetkili kıldığı otoriteler tarafından çıkarılan nesnel, bağlayıcı ve yürürlükte bulunan yazılı kuralların tümü olarak ifade edilebilir (Mevzuat Bilgi Sistemi [MBS], 2019a).

Türkiye’de sivil havacılık alanının sürdürülebilir gelişiminin, sektörün ihtiyaçlarına yönelik olarak, emniyet ve güvenlik içerisinde sağlanabilmesi ve sivil havacılık faaliyetlerinin uluslararası kural ve standartlarda yürütülebilmesi için geniş bir mevzuat bütünü bulunmaktadır. Türkiye’de havacılık faaliyetleri temel olarak “2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu” ve bu kapsamda yayımlanmış olan “İdari ve Teknik Yönetmelikler” ile “Havacılık Talimatları” çerçevesinde yürütülmektedir. Aşağıdaki alt başlıklarda bu düzenlemeler genel hatlarıyla ele alınmıştır.

8.1.1. Kanunlar

Kanunlar, yasama organı tarafından yasa adı altında yapılan, çoğunlukla genel nitelikli soyut kurallar içeren ve süreklilik taşıyan hukuksal metinlerdir (Uludağ, 2016: 68). Türkiye’de sivil havacılık faaliyetleri;

- 1 Kasım 2011 tarihinde yayımlanan KHK/655 sayılı “Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname”;
- 19 Ekim 1983 tarihinde yayımlanan 2920 sayılı “Türk Sivil Havacılık Kanunu”;
- 18 Kasım 2005 tarihinde yayımlanan 5431 sayılı “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun”

kapsamında yürütülmektedir (SHGM, 2019a).

1 Kasım 2011 tarihinde yayımlanan KHK/655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının kuruluş, görev, yetki ve sorumluluklarını düzenlemiştir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020a). 10 Temmuz 2018 tarih ve 30474 sayılı, 1 numaralı, “Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi” ile “Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı”, “Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı” olarak bugünkü halini almış ve bu kararname kapsamında bakanlığın kuruluş, görev, yetki ve sorumlulukları yeniden belirlenmiştir (MBS, 2019b).

Sivil havacılık faaliyetlerine yönelik en kapsamlı ve temel kanun niteliğinde olan; kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve özel hukuk tüzel kişilerinin havacılık sahasındaki faaliyetleri için 14 Ekim 1983 tarihinde kabul edilen “2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu”, sivil havacılık sahasındaki faaliyetlerin Türkiye’nin ulusal çıkarları ve uluslararası ilişkilerine uygun bir şekilde düzenlenmesini sağlamayı amaçlamaktadır (MBS, 2019ç).

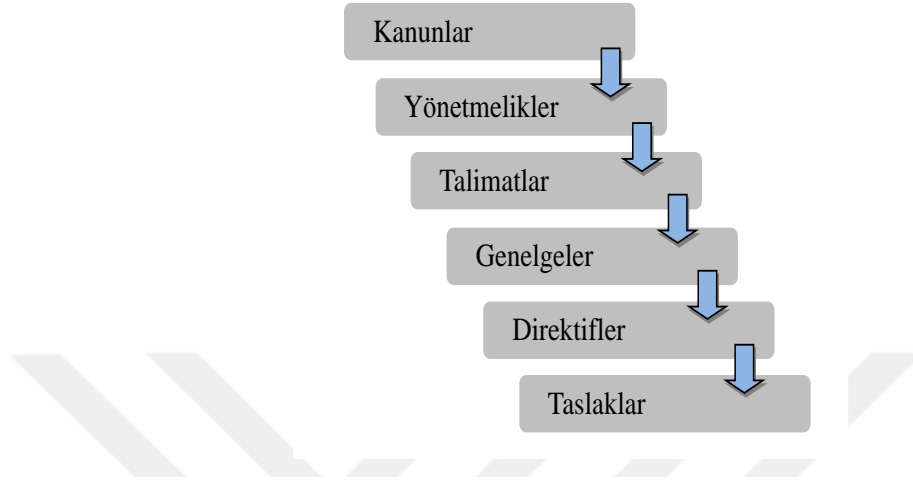
18 Kasım 2005 tarihinde yayımlanan 5431 sayılı “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun”, en son haliyle, 15 Temmuz 2018 tarih ve 30479 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan 4 numaralı “Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi” ile yeniden düzenlemiştir (SHGM, 2019b: 16-18). Bu Kararname ile Türk Sivil Havacılık Otoritesi konumunda olan SHGM’nin teşkilat yapısı ve görevleri son halini almıştır. Aşağıdaki başlıklarda, gerek 18 Kasım 2005 tarihinde yayımlanan 5431 sayılı Kanun ve gerekse 1 Kasım 2011 tarihinde yayımlanan KHK/655 sayılı Kararname’nin ayrıntıları, konu ile ilgili kurumlar incelenirken açıklanmıştır.

8.1.2. Yönetmelikler ve Diğer Düzenlemeler

SHGM tarafından düzenlenen sivil havacılık mevzuatları, hukuk düzeninin hiyerarşik normuna uygun olarak yukarıdan aşağıya doğru bir şekilde yönetmelikler, talimatlar, genelgeler, direktifler ve taslaklar formatında olup (Uludağ, 2016; 68) normlar hiyerarşisi, hukuk normlarının derece ve kuvvetini belirlemektedir. Hukuk düzeni bir piramide benzetilecek olursa bu piramit anayasa, kanun, tüzük, yönetmelik ve adsız düzenleyici işlemlerden oluşan birden çok normun varlığını ifade eder (Kulukçu, 2009:

3-4). Aşağıda sivil havacılık mevzuatlarının hiyerarşik yapısı, hukuk düzeni açısından bir akış seması biçiminde gösterilmektedir.

Şekil 8.1. Havacılık Mevzuatlarının Hiyerarşik Norm Yapısı



Kaynak: Uludağ, 2016: 69.

Kanunlar dışında sivil havacılık faaliyetlerini düzenleyen diğer bir mevzuat türü olan yönetmelikler, sektörel ve kurumsal çerçevede hazırlanmış düzenlemelerdir. Yönetmelikler, bakanlıklar ve kamu tüzelkişilerince görev alanlarını ilgilendiren kanunların ve tüzüklerin uygulanmasını sağlamak üzere ve bunlara aykırı olmamak şartıyla hazırlanan düzenleyici işlemlerdir. Sivil havacılık faaliyetlerini düzenleyen sektörel yönetmeliklerden bazıları şunlardır (SHGM, 2019c):

- Pilot Lisans Yönetmeliği
- Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği
- Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği
- Havalimanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği
- Onaylı Hava Aracı Bakım Kuruluşları Yönetmeliği
- Genel Havacılık Yönetmeliği
- Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliği
- Havayolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik
- Gürültü Kontrol Yönetmeliği
- Sivil Havacılıkta Emniyet Yönetim Sistemi Yönetmeliği
- Uçakla Zirai Mücadele İşletme Yönetmeliği

Sivil havacılık alanına yönelik diğer düzenleyici işlemlerden olan talimat, genelge ve direktifler ise, yasa, tüzük ve yönetmeliklerde yer alan konulara açıklık getirmek, bunların uygulanmasında yol göstermek, içeriğiyle ilgili bir konuyu aydınlatmak ve bir duruma dikkat çekmek için yapılan düzenlemelerdir. Ayrıca yeni yapılacak yönerge ve talimatlara yönelik taslaklar ile mevcut yönerge ve talimatlara yönelik değişiklik taslakları ilgililerin konu ile ilgili görüşlerinin alınması amacıyla SHGM internet sitesinde duyurulmaktadır.

8.2. Türkiye'nin Sivil Havacılık Alanında Uluslararası Yükümlülükleri

Türkiye, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra hava taşımacılığında ortaya çıkan politik ve teknik sorunların çözümüne esas teşkil edecek genel bir düzenlemenin yapılması amacıyla hazırlanan ve uluslararası alanda sivil havacılığın temelini oluşturan Şikago Sözleşmesi'ne taraf olmuş ve bu kapsamda uygulamaya konulan ve konulacak tüm düzenlemelere uymakla yükümlü olmuştur. Türkiye, aynı zamanda temel amacı emniyetli ve verimli bir Avrupa hava ulaşım sisteminin gelişimini teşvik etmek olan ECAC'nin kurucu üyesidir (DPT, 2012, 22-23).

Tablo 8.1. Havacılık Alanında Türkiye'nin İlişkide Olduğu Uluslararası Kuruluşlar

KURULUŞUN ADI	KURULUŞ TARİHİ VE YERİ	KURULUŞUN AMACI	AÇIKLAMA
EASA (European Aviation Safety Agency)	2002 - Köln	Her türlü hava aracı, uçuş, üretim ve denetleme ile ilgili mevzuatların oluşturulması ve uygulanmasını kontrol edip uçuş ve yer güvenliğinin sağlanması.	AB üye ülkelerinin oluşturduğu sivil havacılık ajansıdır.
IATA (International Air Transport Association)	1945 - Montreal	Emniyetli, güvenli ve ekonomik hava ulaşımını sağlayabilmek.	Havayolu ve yer hizmet şirketlerinin üye olabildiği, uluslararası bir ticaret kuruluşudur.
ACI (Airports Council International)	1991 - Montreal	Hükümetler ve uluslararası kuruluşlar ile havalimanlarının çıkarlarını temsil ederek, havalimanlarında standartlar, politikalar ve önerilen uygulamaların geliştirilmesi ve dünyadaki standartlarını yükseltmek, bilgi ve eğitim olanakları sağlanması.	SHGM ile ACI arasında işbirliğini geliştirme protokolü bulunmaktadır.

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020b: 444.

Türkiye, Avrupa Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı, EUROCONTROL’e üye durumda olup bunların dışında küresel ve bölgesel düzeyde çeşitli organizasyonlara da üyedir. Türkiye’nin bu anlaşmalar ve üyelikler çerçevesinde yapılan düzenlemelere uymak konusunda yükümlülükleri bulunmaktadır. Tablo 8.1 ve 8.2’de Türkiye’nin ilişkide ve üyesi olduğu uluslararası kuruluşlar ile Türkiye’nin bu kuruluşlarda üstlendiği güncel görevleri gösterilmiştir.

Tablo 8.2. Havacılık Alanında Türkiye’nin Üyesi Olduğu Uluslararası Kuruluşlar

KURULUŞUN ADI	KURULUŞ TARİHİ VE YERİ	KURULUŞUN AMACI	AÇIKLAMA	GÖREVLER
ICAO (International Civil Aviation Organization)	1944 - Montreal	Bütün dünyada uluslararası sivil havacılığın emin ve düzenli gelişmesini ve sürdürülmesini sağlamak.	193 üyesi bulunan kuruluşa Türkiye 1945 yılında üye olmuştur.	Konseyl 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 organizasyondur.	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’da hava trafik yönetimini ve emniyetini geliştirmek.	Kuruluşun 41 üyesi bulunmaktadır.	Genişletilmiş Yol Ücretleri Komitesi Üyeliği, Daimi Finans Komitesi Üyeliği
D8 Sivil Havacılık Komisyonu	2007 - İsfahan	D8 ülkeleri sivil havacılık otoriteleri arasında koordinasyon ve işbirliğini 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’da 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: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020b: 443.

8.3. Türkiye’de Sivil Havacılık Sistemini Düzenleyen Kuruluşlar ve SHGM

Aşağıdaki başlıklarda Türkiye’de sivil havacılık sistemine yönelik düzenleme yapan ve gerçekleştirdiği faaliyetlerle alana katkı sağlayan kurum ve kuruluşlar ile Türk Sivil Havacılık Otoritesi konumunda bulunan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlı olarak görev yapan SHGM incelenmiştir.

8.3.1. Türkiye’de Sivil Havacılık Sistemini Düzenleyen Kuruluşlar

Günümüzde sivil havacılıkla ilgili faaliyetlerin büyük ölçüde artmış ve bu faaliyetlerin ulusal ve uluslararası kurallar çerçevesinde oluşturulmuş düzenlemelere bağlı olması nedeniyle sektöre özgü bazı kurum ve kuruluşlar oluşturulmuş ya da ilgili diğer kuruluşlara sivil havacılık alanına yönelik görevler verilmiştir. Aşağıdaki başlıklarda bu kurum ve kuruluşların sivil havacılık faaliyetlerine yönelik görevleri ve katkıları incelenmiştir.

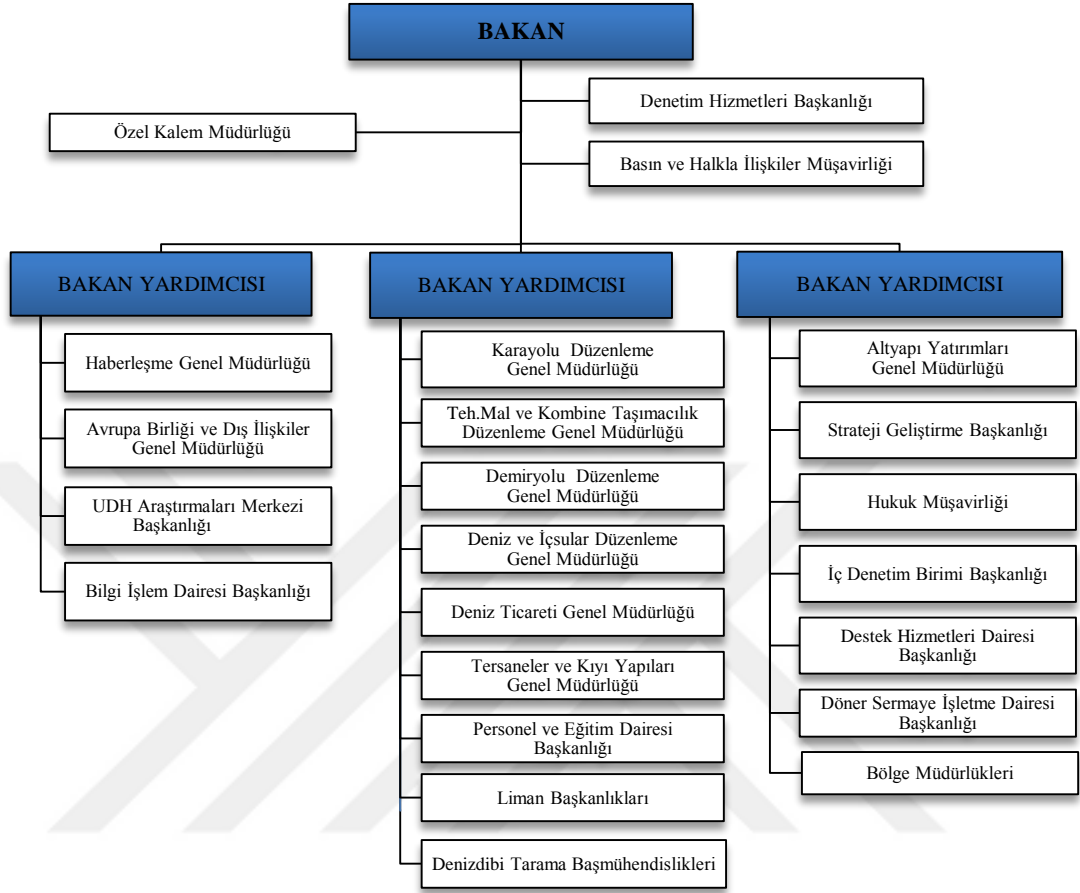
8.3.1.1. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Cumhuriyetin ilk yıllarında bir bölümü Nafia Vekaleti, bir bölümü de İktisat Vekaleti’ne bağlı olan “ulaştırma ve haberleşme” hizmetleri, 27 Mayıs 1939 tarihinde 3613 sayılı Kanun ile kurulan Ulaştırma Bakanlığına verilmiştir. İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra, ulaştırma sistem ve faaliyetlerinde gösterilen büyük gelişme nedeniyle Ulaştırma Bakanlığının teşkilat ve hizmet alanı, 27 Haziran 1945 tarihinde 4770 sayılı Kuruluş Kanunu ile genişletilmiştir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019a: 25).

Zaman içerisinde ortaya çıkan gereksinimleri karşılamak amacıyla 13 Aralık 1983 tarihinde 182 sayılı Kanun Hükmünde Kararname, 8 Haziran 1984 tarihinde 211 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve 9 Nisan 1987 tarihinde 3348 sayılı Kanun çerçevesinde yapılan düzenlemeler ile Bakanlık teşkilat ve hizmet alanlarında değişiklikler yapılmış ve Bakanlığın görev ve sorumlulukları belirlenmiştir (Saldıraner, 1991, 50).

İlerleyen dönemde, yetkilerin genişletilerek Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının kurulması; 1 Kasım 2011 tarih, 28102 (Mükerrer) sayılı, KHK/655 karar sayısı ve Resmî Gazete’de yayınlanan “Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname” ile sağlanmıştır (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019a: 26). Son dönemde ise Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 10 Temmuz 2018 tarih ve 30474 sayılı, 1 numaralı, “Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi” ile “Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı” olarak bugünkü halini almıştır (MBS, 2019b). Şekil 8.2’de Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Merkez ve Taşra Teşkilatı Yapısı gösterilmiştir.

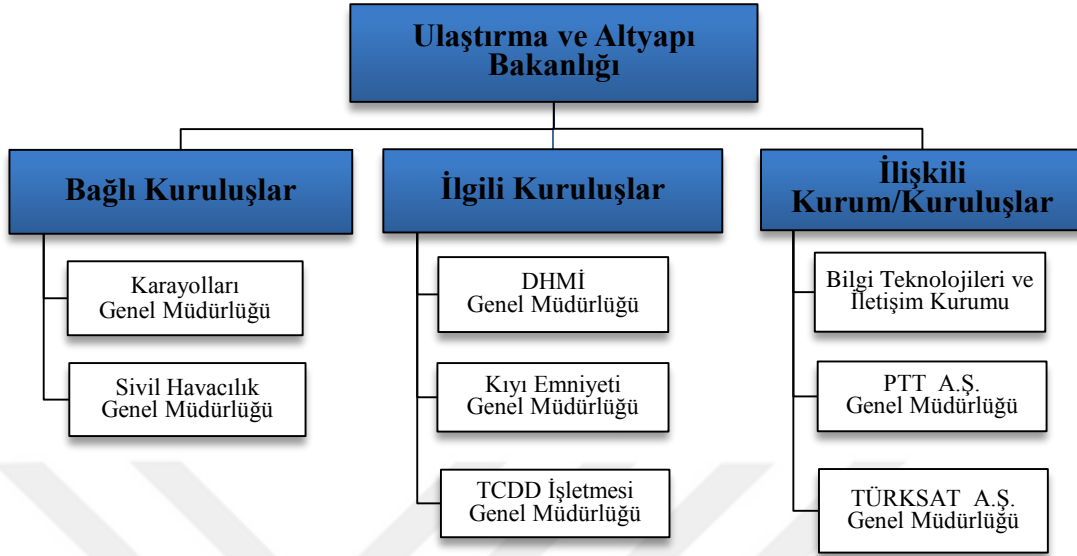
Şekil 8.2. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Merkez ve Taşra Teşkilatı Yapısı



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019b: 18.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, “Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi” hükümlerine göre görev ve sorumluluklarını yerine getirmektedir. Bu görevler özet olarak: Ulaştırma, denizcilik, haberleşme ve posta iş ve hizmetleri konusunda milli politika, strateji ve hedeflerin belirlenmesi amacıyla çalışmalar yapmak ve bunları uygulamak; altyapı, şebeke, sistem ve hizmetleri planlamak, kurmak, işletmek ve geliştirmek; iş ve hizmetlerinin ekonomik, güvenli, kaliteli, çevreci ve kamu yararına uygun şekilde sunulmasını sağlamak; evrensel hizmetin yürütülmesini sağlayacak esasları tespit etmek ve uygulanmasını takip etmek; e-Devlet hizmetlerinin kapsamı ve yürütülmesine ilişkin usul ve esasları belirlemek, bunlara ilişkin gerekli düzenlemeleri yapmak ve bu kapsamda ilgili faaliyetleri koordine etmek; uluslararası ilişkileri yürütmek, anlaşmalar yapmak ve bu alanlarda mevzuat uyumunu sağlamaktır (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019b: 4).

Şekil 8.3. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bağlı, İlgili ve İlişkili Kurum/Kuruluşlar Yapısı



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019b: 19.

İlgili Kararname'nin onaltıncı bölüm 475'inci maddesinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının merkez ve taşra teşkilatından oluştuğu ifade edilmiş; 476'ncı maddesinde Bakanlığın hizmet birimleri belirtilmiş ve 477-500'üncü maddeler arasında bu birimlerin görev ve yetkileri detaylı olarak açıklanmıştır. Ayrıca Kararname'nin ondokuzuncu bölüm, Bakanlıklara Bağlı, İlgili ve İlişkili Kuruluşlar başlığı altında yer alan 524'üncü maddede, bakanlıklara bağlı ilgili ve ilişkili kurum ve kuruluşların kendi kanunları ve Cumhurbaşkanlığı Kararnamelerindeki hükümlere tabi olduğu ifade edilmiştir (MBS, 2019b). Yukarıda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bağlı, İlgili ve İlişkili Kurum/Kuruluşlar Şeması gösterilmiştir.

8.3.1.2. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI)

1933 yılında Millî Savunma Bakanlığına bağlı olarak teşkilatlanan Havayolları Devlet İşletme İdaresi, THY yanında Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI)'nin de başlangıcını oluşturan kuruluş olarak kabul edilir. Havayolları Devlet İşletme İdaresi, hava yolları ve hava alanları kurmak ve hava taşımacılığı yapmakla görevlendirilmiş ve o dönemde askeri uçaklardan bazıları yolcu ve yük taşımacılığı yapmak amacıyla modifiye edilmiştir. Bu sayede İstanbul-Eskişehir-

Ankara gibi merkezlere hava ulaşımı sağlanmıştır. Havalimanı yapımının önemi kapsamında 3424 sayılı Kanun'la, Havayolları Devlet İşletmesi, Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü adını alarak 3 Haziran 1938 tarihinde Bayındırlık Bakanlığına, daha sonra da 4467 sayılı Kanun ile 21 Temmuz 1943 tarihinde Ulaştırma Bakanlığına bağlanmıştır (DHMI, 2019a).

1944 yılında imzalanan ve Türk sivil havacılığı için büyük önem arz eden Şikago Sözleşmesi ile havacılık faaliyetlerinin belli kurallara bağlanması; yaşanan teknolojik gelişmeler sonucu büyük gövdeli uçak imalatına geçilmesi; yolcu ve yük taşımacılığının ivme kazanması, Türkiye'de havacılık faaliyetlerini etkilemiş ve havalimanı işletme hizmetleri ile uçak işletmeciliğinin aynı kuruluş tarafından yürütülmesine son verilmiştir. 1955 yılında uçak işletmeciliği Türk Hava Yollarına; havalimanı işletmeciliği, yer hizmetleri, hava seyrüsefer ve muhabere hizmetleri ise DHMI'ye devredilmiştir (DHMI, 2019a).

Çeşitli gelişim evrelerinden geçerek bugüne kadar gelen Kuruluş, 233 sayılı KHK ve 8 Kasım 1984 tarihli ana statüsü çerçevesinde tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk ve sorumluluğu sermayesi ile sınırlı bir Kamu İktisadi Kuruluşu olarak faaliyetlerini sürdürmektedir (DHMI, 2019a). Türkiye'de hava limanlarının işletilmesi, Türk Hava Sahası'ndaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolü görevini yerine getiren DHMI, üstlenmiş olduğu görevlerini uluslararası havacılık kurallarına göre yapmakta ve bu doğrultuda; ICAO, EUROCONTROL ve Uluslararası Havalimanları Konseyi (*Airports Council International-ACI*) başta olmak üzere diğer ilgili kuruluşların standartlarını takip etmektedir (DHMI, 2019b).

DHMI'nin ana statüsü ile belirlenmiş amaç ve faaliyet konuları genel olarak; havalimanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin sağlanması, hava trafik kontrol hizmetleri ile seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi olup (DHMI, 2019b) uluslararası standartlara göre personel yetiştirmek üzere eğitim tesisleri kurmak ve kurdurmak; bu tesisleri işletmek veya işlettirmek, DHMI'nin görevleri arasında yer almaktadır (DHMI, 2019c).

8.3.1.3. Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü

Devlet tarafından yaptırılacak demiryolları, lojistik köy, merkez veya üsler, limanlar, barınaklar, kıyı yapıları, hava meydanlarının plan ve projelerini hazırlamak veya hazırlatmak ile onaylamak olan; bunlarla ilgili ulaştırma altyapılarının inşaatını yapmak ve/veya yaptırmak, yapımı tamamlananları ilgili kuruluşlara devretmek şeklinde ifade edilen ve 10 Temmuz 2018 tarih ve 30474 sayılı, 1 numaralı “Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi” 485’inci maddede belirtilen diğer görevleri yerine getiren Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (MBS, 2019b), gerek ulaştırma ve gerekse bu alanın özelinde havacılık alanına katkıları açısından köklü bir geçmişe sahiptir.

Demiryolu faaliyetleri ile ilgili bayındırlık hizmetleri İkinci Meşrutiyetin ilanından sonra Nafia Nezaretine verilmiş ve Nafia Nezareti, Cumhuriyetin ilanından sonra yeniden teşkilatlandırılarak Bayındırlık Bakanlığı kurulmuştur. 1938 yılında Liman ve Deniz Hizmetleri Dairesi İktisat Vekaletinden ayrılarak Bayındırlık Bakanlığına bağlanmıştır. 1945 yılında Şikago’da imzalanan Antlaşma kapsamında hava ulaştırmasında kullanılan hava meydanı ve ilgili tesislerinin uluslararası standartlara göre genişletilmesi ve iyileştirmeleri ile yenilerinin yapılması görevi 11 Nisan 1949 tarih ve 5367 sayılı Kanun’la Bayındırlık Bakanlığına verilmiştir. Bayındırlık Bakanlığı bünyesinde Şose ve Köprüler Reisliğine bağlı olmak üzere bir Hava Meydanları Bürosu kurulmuştur. Büro ilerleyen süreçte değişikliklere uğramış, 13 Temmuz 1972 tarih ve 1609 sayılı Kanun’la “Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH)” olarak teşkilatlandırılmış ve 19 Kasım 1986 tarih ve 3322 sayılı Kanunla Ulaştırma Bakanlığına devredilmiştir. DHL, 1 Kasım 2011 tarih, 28102 (Mükerrer) sayılı KHK/655 kapsamında “Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü” olarak yeniden teşkilatlandırılmıştır (Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü [AYGM], 2019).

8.3.1.4. Meteoroloji Genel Müdürlüğü

Türkiye’de ilk meteoroloji istasyonu Fransız hükümetinin tavsiyesi üzerine 1868 yılında İstanbul’da “Rasathane-i Amire” adı ile kurulmuştur. 1911 yılında Kandilli Rasathanesi kurulmuş, 1915 yılında teknik yönetimi Almanların elinde olmak üzere “Askeri Hava Rasat İdaresi” oluşturulmuştur. Cumhuriyetin ilanından sonra, önce Tarım

Bakanlığı, daha sonra Millî Savunma Bakanlığı kendi ihtiyaçları için meteoroloji birimleri kurmuşlardır. 12 Kasım 1925 tarihinde, Ankara’da “Meteoroloji Enstitüsü ve Teşkilatı”, aynı yıl Millî Savunma Bakanlığına bağlı “Hava Rasat Teşkilatı”, 1927 yılında İzmir’de “Kuvve-i Havaiye Müfettişliği”ne bağlı “Hava Rasat Şubesi” kurulmuştur. Daha sonra bu müfettişlik önce müsteşarlığa sonra genel müdürlüğe dönüştürülerek, 19 meteoroloji istasyonu uluslararası ağa dahil olmuştur (Saldıraner, 1992: 48). İlerleyen dönemde teşkilatlanma açısından çeşitli değişiklikler olmuştur.

Son dönemde, Tarım ve Orman Bakanlığına bağlı olarak görev yapan Meteoroloji Genel Müdürlüğü, 15 Temmuz 2018 tarih ve 30479 sayılı, 4 numaralı, “Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi” ile bugünkü halini almıştır. Müdürlük, ilgili Kararname’nin 262’nci maddesi kapsamında genel olarak aşağıdaki görevleri yerine getirmektedir (MBS, 2019c):

- Meteoroloji istasyonları veya birimleri açmak ve çalıştırmak,
- Askeri ve sivil alanlarda olmak üzere; kara, deniz ve hava ulaştırması ile tarım ve diğer sektörler için hava tahminleri yapmak,
- Kurum ve kuruluşlar için meteoroloji desteği sağlamak,
- Meteoroloji ile ilgili konulara yönelik araştırma yapmak,
- Uluslararası kuruluşlarda meteoroloji ile ilgili olarak Türkiye’yi temsil etmek ve gerekli iş birliğini sağlamak.

8.3.1.5. Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı

“Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu” 1 Kasım 2011 tarih ve 28102 (Mükerrer) sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile oluşturulmuş ve 10 Ocak 2019 tarihine kadar görevini sürdürmüştür. İnceleme biriminin daha modern bir yapıya kavuşması amacıyla, 10 Ocak 2019 tarihli, 27 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile 1 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi’ne 489/A maddesi ilave edilerek, “Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı” Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının ana hizmet birimi olarak kurulmuştur (Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi [UEİM], 2020a).

“Ulaştırma alanında meydana gelen ciddi kazaları inceleyip raporlayarak kazaların tekrarını önleyici ve ulaşım emniyetini arttırıcı tavsiyelerde bulunmak” misyonu ve *“kaza araştırma ve incelemeleri konusunda dünyanın en uzman ve muteber kuruluşlarından biri olmak”* vizyonu çerçevesinde faaliyetlerini sürdüren Merkez, ulusal ve uluslararası alanda ulaştırma sektöründe meydana gelen kaza ve olayların etkin ve uluslararası standartlara uygun bir şekilde incelenmesini sağlamak üzere kurulmuştur. Merkez, genel olarak aşağıdaki görevleri yerine getirmektedir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019ç: 6-7):

- Ulaştırma türleri kapsamında meydana gelen kaza veya olayları araştırmak ve incelemek,
- Kaza veya olaylara ilişkin raporları ilgili ulusal ve uluslararası kurum ve kuruluşlara göndermek,
- Gizlilik derecesi bulunan delillerle ilgili usul ve esasları belirlemek,
- Uluslararası gelişmeleri takip etmek, üyelikler çerçevesinde kural ve standartlara yönelik faaliyetleri yürütmektir.

Merkezin, demiryolu kazaları, deniz kazaları, hava aracı kazaları birimleri faal durumda olup karayolu kazaları biriminin kurulması için çalışmalar devam etmektedir. Demiryolu, deniz ve hava aracı kaza araştırma ve inceleme birimleri özet olarak; kaza bildirimlerini değerlendirmek, kaza araştırma ve inceleme grubunu oluşturmak, inceleme yapmak, raporları Merkez Başkanına ve Değerlendirme Heyetine sunmak şeklinde belirtilmiş görev ve sorumlulukları yerine getirmektedir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019ç: 9-11).

Havacılık alanında, “Hava Aracı Kazaları Birimi” tarafından “Sivil Hava-Araç Kazaları Soruşturma Yönetmeliği (SHY-13)” ve “ICAO Annex-13” ulusal ve uluslararası mevzuatları kapsamında (UEİM, 2020b), genel olarak kaza ve olay biçiminde sınıflarılan durumlar, Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı tarafından araştırılmakta olup bu durumların bildirim ve incelemesi SHGM tarafından yürütülmektedir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019ç: 29).

8.3.2. Türk Sivil Havacılık Otoritesi SHGM

Türkiye’de sivil havacılık faaliyetleri 1910’lu yıllarda başlamış, Cumhuriyetin onuncu yılında, 20 Mayıs 1933’te kabul edilen 2186 sayılı Kanun ile Millî Savunma Bakanlığına bağlı olarak kurulan “Havayolları Devlet İşletme İdaresi”, Türkiye’de sivil hava yolları kurmak ve taşıma yapmak üzere görevlendirilmiştir. Bir genel müdür tarafından yönetilen ve yirmi civarında personeli bulunan bu Kuruluş, Türk Hava Yolları’nın temelini oluşturmuştur. Kuruluş, 1935 yılında 2744 sayılı Kanun ile Bayındırlık Bakanlığına (Nafia Vekaleti) bağlanmıştır (Yılmaz, 2016: 53-54). O dönemde havacılık faaliyetleri, 1950’li yıllara kadar, devlet bünyesinde ilerlemiştir.

Dünyada sivil havacılığın hızlı gelişimi karşısında, ulusal çıkarların korunması ve uluslararası ilişkilerin düzenli bir şekilde yürütülmesi ve denetlenmesine yönelik olarak 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde “Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı” kurulmuş ve bu Kurum, 9 Nisan 1987 tarih ve 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü” olarak günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırılmıştır (SHGM, 2019ç: 40). Kasım 2005 yılına kadar Ulaştırma Bakanlığının ana hizmet birimi olarak görev yapmış olan SHGM, 18 Kasım 2005 tarihine yürürlüğe giren 5431 sayılı “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun” ile finansal açıdan özerk hale gelmiş ve bugünkü yönetim yapısına kavuşmuştur (SHGM, 2018a; Çevik, 1996, 31).

Sivil havacılık sahasındaki faaliyetlerin, ulusal çıkar ve uluslararası ilişkilere uygun bir şekilde düzenlemesi ve esaslarının belirlenmesiyle yükümlü olan SHGM, havacılık sektörünün düzenli, verimli ve güvenli bir şekilde işleyebilmesi için ülke içindeki tüm sivil havacılık faaliyetlerinin planlanması, koordinasyonu ve denetiminden sorumlu bir kurumdur (DPT, 2012, 24).

“Türk Sivil Havacılığının güvenilirliğini sağlamak ve sürdürülebilir gelişimine hizmet etmek” misyonu ile hareket eden ve *“Sivil Havacılık Alanında Güçlü, Özerk ve Katılımcı Kurumsal Yapıya, Küresel Düzeyde Etkin ve Saygın Konuma Sahip Olmak”* vizyonu ile ideal geleceğine doğru yol alan SHGM, *“Topluma Hizmet, Başarı Arzusu, Emniyet, Dürüstlük, Yanıt Verebilme”* şeklinde açıklanan temel değerleri çerçevesinde ulusal ve ICAO, ECAC ve EUROCONTROL gibi uluslararası kurum ve kuruluşlarla iş

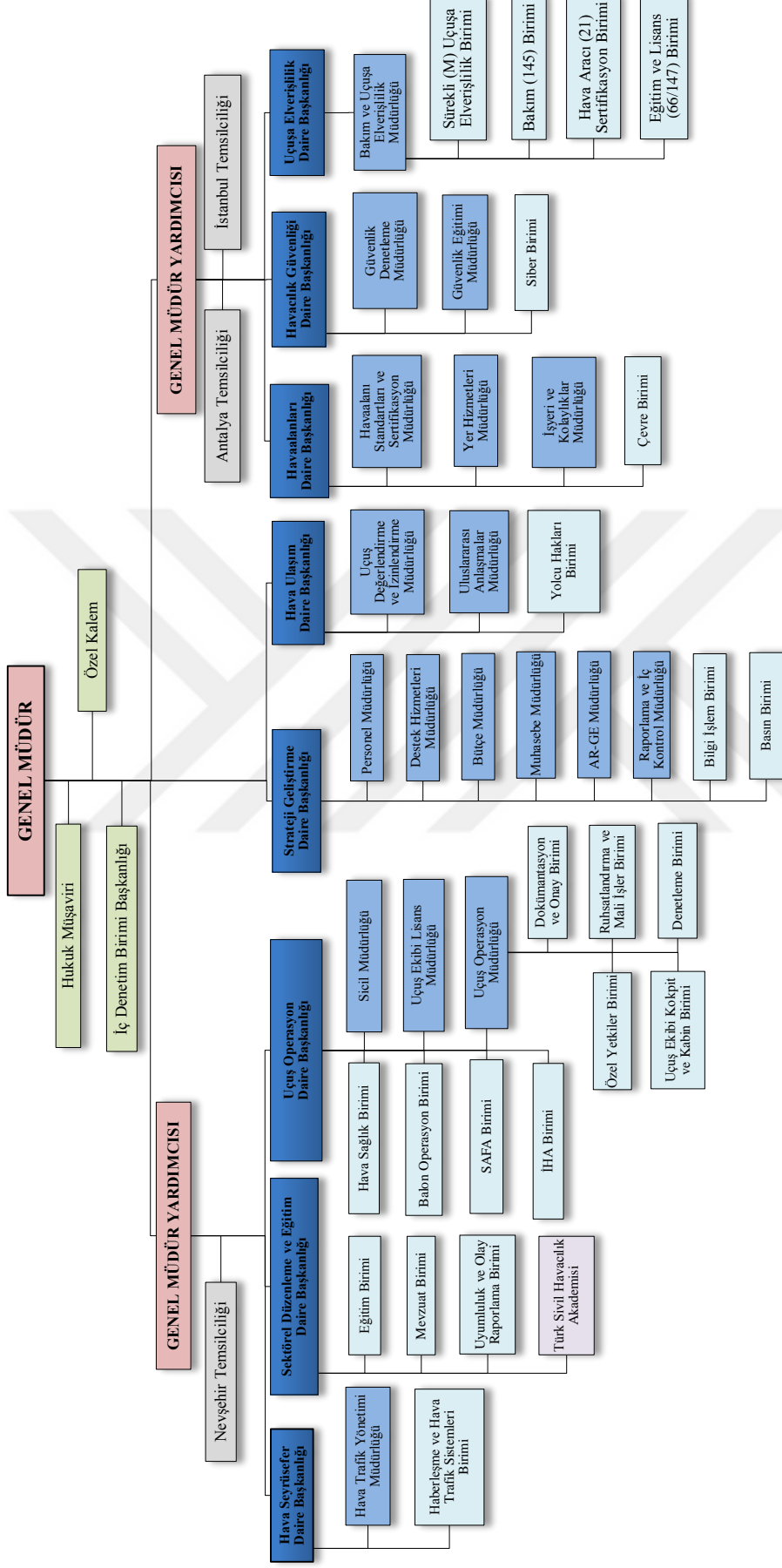
birliği yaparak faaliyetlerini sürdürmektedir (SHGM, 2019d). Aşağıdaki alt başlıklarda, Türk Sivil Havacılık Otoritesi olarak görev yapan SHGM'nin yönetim yapısı ve görevlerine yönelik detaylı bilgiler verilmiştir.

8.3.2.1. SHGM Yönetim Yapısı

Sivil havacılık sektörünün ulusal ve uluslararası mevzuatlar çerçevesinde düzenlenmesinden sorumlu olan SHGM, merkez teşkilatı ile doğrudan merkeze bağı İstanbul ve Antalya temsilciliklerinden meydana gelir. Ayrıca sivil havacılık faaliyetlerinin yoğun olduğu illerde Bakan onayı ile sayısı dördü geçmemek üzere yeni temsilcilikler kurulabilmektedir (MBS, 2018: Madde 436).

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağı olarak merkez teşkilatı ana hizmet, danışma ve yardımcı birimlerinden oluşan SHGM (MBS, 2018: Madde 434 ve 436), bir genel müdürün altında özel kalem, iç denetim birimi başkanlığı, hukuk müşavirliği ve iki genel müdür yardımcısı ile Hava Seyrüsefer, Uçuş Operasyon, Sektörel Düzenlemeler ve Eğitim, Strateji Geliştirme, Havacılık Güvenliği, Hava Ulaşım, Havaalanları, Uçuşa Elverişlilik olmak üzere sekiz daire başkanlığı şeklinde oluşturulmuş bir örgüt yapısına sahiptir. SHGM, denetleme ve düzenlemeden sorumlu olduğu konulara yönelik faaliyetleri, daire başkanlıkları ve onlara bağı olan müdürlük, temsilcilik, koordinatörlük ve çeşitli konularda uzmanlaşmış birimler aracılığıyla yapmaktadır (SHGM, 2019e). Şekil 8.4'te SHGM'nin örgüt yapısı görülmektedir.

Şekil 8.4. SHGM Örgüt Yapısı



Kaynak: SHGM, 2019f.

8.3.2.2. SHGM Görev ve Yetkileri

Türkiye'nin sivil havacılık otoritesi konumunda olan SHGM, Türkiye'de sivil havacılık faaliyetinde bulunacaklara izin ve yetki vermek; sivil havacılık alanında kurallar ve standartlar koymak; kişiler ve tüzel kişilerin havacılık faaliyetlerinde bu kural ve standartlara uyup uymadıklarını denetlemek; kurallara ve standartlara uymayanlara yaptırım ve ceza uygulamak konusunda yetkili kurumdur (Çınar, 2017: 180).

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlı olarak, kamu tüzel kişiliğini haiz, özel bütçeli statüde kurulmuş olan SHGM'nin görev yetki ve sorumlulukları, en son haliyle, 15 Temmuz 2018 tarih ve 30479 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan 4 numaralı "Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi" ile belirlenmiş olup SHGM'nin görev ve yetkileri genel olarak şunlardan oluşmaktadır (SHGM, 2019g: 2-4; MBS, 2018: Madde 437):

- Sivil havacılık faaliyetlerinin kamu yararına, ekonomik ve sosyal gelişmelere ve millî güvenlik amaçlarına uygun olarak düzenlenmesi ve gelişmesini sağlamak amacıyla politikalar uygulamak ve takip etmek;
- Sivil havacılık faaliyetlerinin uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarında düzenlenmesini, sürdürülebilirliğini ve gelişmesini sağlayacak esasları tespit etmek;
- Uluslararası sivil havacılık alanındaki gelişmeleri takip etmek ve ilgili uluslararası kuruluşlara üye olmak;
- Mevzuata aykırı eylemlerin önlenmesi amacıyla gerekli tedbirleri almak;
- Hava sahalarının kullanımına ilişkin ilkelerin belirlenmesine yönelik çalışmalar yapmak, hava trafik yönetim hizmetleri konusunda sivil-asker koordinasyonuna ilişkin esasları belirlemek ve bunların uygulanmasını sağlamak;
- Hava trafik yönetim hizmetleriyle ilgili düzenlemeler yapmak;
- Hava arama ve kurtarma hizmetleri konusunda kurum ve kuruluşlarla iş birliğinde bulunmak;
- Türk ve yabancı gerçek veya tüzel kişilere verilecek izinlerin esaslarını ve şartlarını hazırlamak;

- Sivil hava ulaştırması konusunda ülke politikalarına ilişkin öneriler sunmak, ikili ve çok taraflı anlaşmaların çalışmalarına katılmak;
- Sivil havacılığın yasadışı müdahaleler ile diğer tehlikelerden korunması için gerekli strateji tekliflerini belirlemek;
- Sivil havacılık kazalarının ve olaylarının soruşturmasına yönelik işlemleri yapmak;
- Sivil hava araçlarının tescil ve sicil işlemlerini yapmak;
- Kurallara aykırı hareket eden gerçek ve tüzel kişilere uygulanacak idari ve teknik yaptırımlara yönelik işlemleri yapmak;
- Uçuş emniyetine yönelik önlemleri almak;
- Yönetmelik ve genelgeleri hazırlamak;
- Sivil havacılıkla ilgili teknik alt yapıya ilişkin düzenlemeler yapmak;
- Kamu kurum ve kuruluşları ile iş birliği ve koordinasyonu sağlamak;
- Sivil havacılık sektörünün gelişimini sağlayacak tedbirleri almak;
- Kurumun faaliyet alanları ile ilgili fiyat tarifelerini belirlemek;
- Sigorta sorumluluk limitlerinin belirlenmesi çalışmalarına katılmak;
- Konferans, seminer, kurs ve eğitim faaliyetleri düzenlemek.

Türkiye'nin de taraf olduğu Şikago Sözleşmesi ve 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu, devlet hava araçlarını sivil havacılık kapsamı dışında tuttuğundan, bunlara yönelik faaliyetler SHGM'nin de görev ve yetki alanı dışında bırakılmıştır (ınar, 2017: 180-181).

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE VE AB SİVİL HAVACILIK SİSTEMLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI VE UYUMU

9. TÜRKİYE VE AB SİVİL HAVACILIK SİSTEMLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI

Çalışmanın bu kısmında, önceki başlıklar altında elde edilen verilerden hareketle Türk ve AB havacılık sistemleri; “Havacılık Politikaları” ve “Sivil Havacılık Kurumlarının Yapı ve İşlevleri” açısından karşılaştırılmıştır.

9.1. Sivil Havacılık Politikaları Açısından Karşılaştırma

Her toplum gibi Avrupa toplumu için de hayati önem taşıyan ve ekonominin kilit bir sektörü olan ulaştırma, AB’ye büyük katkıda bulunmakta ve Avrupa’da önemli ölçüde istihdam sağlamaktadır. Ulaştırma Politikası ise kara, deniz, hava, demiryolları ile birlikte nehirler arası trafiği içermekte olup üye ülkeler açısından son derece önemli ve kapsamlı bir politika alanıdır. AB’de ortak bir politika alanı olarak oluşturulan Ulaştırma Politikası, AB toplumunun ekonomik, sosyal ve çevresel ihtiyaçlarına yanıt vermenin yanı sıra, AB için bütünleşmiş ve rekabetçi bir ulaştırma sistemi kurmayı hedeflemiştir. Üye devletler arasındaki sınırların kaldırılmasına, malların ve kişilerin serbest dolaşımına odaklanmış olan ve temel ilkeleri; iç pazarın kurulması; sürdürülebilir kalkınmanın sağlanması; ulaşım ağlarının Avrupa geneline yayılması; ulaşım güvenliğinin sağlanması ve uluslararası iş birliğinin teşvik edilmesi olan OUP ile üye ülke ulaştırma politikaları arasındaki farklılıkların ortadan kaldırılarak ulaştırma hizmetlerinin ortak bir politika kapsamında yürütülmesi ve fırsat eşitliğinin sağlanması amaçlamıştır.

AB ulaşım sistemi; karayolu, havayolu, denizyolu, demiryolu, enerji hatları, iç suyuolları ile şehir içi ulaşımı kapsayan ve birçok alt ulaşım sistemlerini içeren yapılardan oluşmaktadır. Bunlardan biri olan havayolları, OUP’nin önemli alt sektörlerinden birisi olup son yıllarda AB’de en etkileyici büyümeyi gerçekleştiren ulaştırma türüdür. Hava ulaştırması alanında; pazara erişim, havacılık emniyeti ve güvenliği, yolcu hakları, çevresel koşullar, hava trafik yönetimi ve dış havacılık politikası gibi konular AB tarafından önemli unsurlar olarak değerlendirilmektedir.

AB, son 30 yılda, hava taşımacılığında bölgesel pazar bütünleşmesi ve serbestleşme konusunda dünyanın en büyük ve en başarılı örneğini yaratmış; hava taşımacılığının ekonomik ve düzenleyici ortamı açısından önemli gelişmeler kaydetmiştir. Tek AB havacılık pazarının yaratılması, AB'nin dış havacılık ilişkilerine de yansımış ve AB'nin dış havacılık politikasının gelişmesine yol açmıştır. Bu kapsamda oluşturulmuş olan yakın uluslararası ilişkiler sayesinde yalnızca yeni pazarlara erişim sağlamakla kalmamış, aynı zamanda AB'nin, uluslararası hava taşımacılığında yüksek emniyet ve güvenlik standartlarına ulaşmasına ve havacılığın çevre üzerindeki etkisi konusunda daha etkili bir şekilde çalışmasına katkı sağlamıştır. AB Dış Havacılık Politikası, 2005 yılında Konsey ve Avrupa Komisyonu tarafından geliştirilen bir yol haritası ile AB Üye Devletleri ile üçüncü ülkeler arasındaki ikili hava hizmetleri anlaşmalarının AB hukukuna uygun hale getirilmesi, AB'nin komşu ülkeleri ile bir Ortak Havacılık Alanı oluşturulması ve önemli stratejik ortaklarla havacılık anlaşmalarının sonuçlandırılması olmak üzere üç temele dayandırılmıştır.

İç pazar düzeyinde ise hava taşımacılık sektöründeki sürdürülebilir rekabete odaklanılarak ekonomik, toplumsal ve çevresel koşulları içeren bir politika yürütülmüştür. Bu kapsamda, pazarın açılmasıyla birlikte, sivil havacılık faaliyetlerinin etkili ve güvenli olarak sürdürülebilmesi için, 2002'de EASA kurulmuş ve Avrupa'da tek bir hava sahası oluşturulmasına yönelik hava seyrüsefer girişimi gerçekleştirilmiştir. Bunlar bu süreçteki önemli adımlardır.

AB ekonomisinde ve istihdamında temel bir rol oynayan ve bununla birlikte stratejik olarak önemli bir sektör olan havacılık, 5 milyona yakın işi destekleyerek Avrupa GSYİH'sına 300 milyar euro ile %2,1 katkı sağlamaktadır. Mevcut krizlere rağmen uzun vadede küresel hava taşımacılığının 2030 yılına kadar yıllık yaklaşık %5 oranında büyümesi beklenmekte olup trafik arttıkça emniyet konusu daha da dikkat edilmesi gereken bir öncelik olmaktadır. Ortak AB havacılık politikası, Avrupa'yı dünyanın en güvenli hava sahası haline getirmeyi amaçlamaktadır.

Türkiye'de Ulaştırma Sistemi; karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu, iç suyolları, boru hatları ve şehir içi ulaşımından oluşmakta olup Türkiye'de Cumhuriyet'in ilanıyla birlikte ulaştırma alanında ve özellikle demiryolu taşımacılığının geliştirilmesine

yönelik önemli aşamalar kaydedilmiştir. Cumhuriyet'in kurulmasından sonra başlanan demiryolu yatırımları, 1950 yılından sonra izlenen politikalar sonucunda azalmış, karayollarına daha fazla önem verilerek yatırımlar bu alana yapılmıştır. Denizyolu açısından Türkiye, Avrupa, Orta Asya ve Ortadoğu arasında doğal bir köprü olma konumu ile taşımacılık yönünden büyük bir potansiyele sahip olup Cumhuriyet ilanının sonrası denizyolu ulaştırması, devlet tarafından oluşturulan kurum ve kuruluşların bu alandaki hizmetleri üstlendiği bir görünümde dir.

Türkiye'de yakın dönem ulaştırma politikaları genel olarak incelendiğinde; 2003 yılının demiryolları için bir dönüm noktası olduğu ve demiryolu sisteminin detaylı bir şekilde ele alındığı görülmektedir. Aynı dönemde "Karayolu Taşıma Kanunu" ve bu Kanun kapsamında yürürlüğe konulan düzenlemelerle, karayolu taşımacılık sektöründe önemli gelişmeler sağlanmıştır. Yine aynı dönemde Türkiye'de denizciliğin gelişmesi ve karayolu ağırlıklı iç taşımacılığın denizyoluna yönlendirilmesi için çeşitli düzenlemeler yapılmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin en genç ulaşım türü havayollarıdır. Türkiye'de Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren gelişmesine önem verilen ve asıl gelişimi İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra başlamış olan havacılık faaliyetleri, uçakların modernleşmesi ve yeni havalimanlarının yapımına ağırlık verilmiş olması sonucunda ivme kazanmıştır. 1983 yılına kadar Türkiye'de havayolu taşımacılığı, rekabetten uzak, kamu ağırlıklı taşımacılık hizmetinin verildiği ve havayolu yolcu talebinin sınırlı kaldığı bir dönem olmuştur.

Türkiye'de 1980'li yıllardan itibaren havayolu taşımacılığının desteklendiği bir gelişme süreci yaşanmış; 19 Ekim 1983 tarihinde yürürlüğe giren 2920 sayılı Havacılık Kanunu ile iç hat havayolu pazarı serbestleştirilmiş ve özel girişimin önü açılmış; bu tarihten itibaren Türk Sivil Havacılık Sistemi için yeni bir dönem başlamıştır. 1983-2003 dönemi Türk Sivil Havacılığı için Sivil Havacılık Kanunu ile gerçekleştirilen serbestleşmenin sağladığı önemli etkilerin görüldüğü bir dönem olmuştur. Türkiye, AT'de başlatılan Tek Avrupa Hava Sahası ve Yatay Havacılık Anlaşması gibi geniş kapsamlı ve önemli çalışmalara katılmıştır. 2003 yılından itibaren gerek havayolu

şirketlerinin uçak sayısı, koltuk kapasitesi ile kargo kapasitesi ve gerekse yurt içinde ve yurt dışında uçulan nokta sayılarında önemli gelişmeler sağlanmıştır.

Havacılık sektöründe Avrupa'nın en stratejik ve en hızlı büyüyen pazarlarından biri ve kilit bir oyuncu konumunda olan Türkiye (EC, 2021a), AB için çok önemli bir havacılık ortağıdır. Türkiye, büyük aynı zamanda büyüyen bir havacılık sektörü ve İstanbul'daki küresel bir uluslararası havalimanı merkezi ile AB için küresel bağlantının önemli bir sağlayıcısı durumunda olup Avrupa Komisyonu Haziran 2016'da, Türkiye ile AB düzeyinde bir havacılık anlaşması müzakere etmek için Konsey'den yetki almıştır (EC, 2021b).

Son dönemde gerek AB ve gerekse Türkiye için hava taşımacılığı alt sektöründe görülen büyük gelişmeler, havacılık politikaları anlamında önemli projeleri ve kurumsal yapıları oluşturmayı zorunlu kılmıştır. AB, havacılık politikası kapsamında; pazara erişim, havacılık emniyeti ve güvenliği, yolcu hakları, çevresel koşullar, hava trafik yönetimi ve uluslararası boyut gibi alanlar üzerine yoğunlaşırken; AB üyelik sürecinde bulunan Türkiye'de, AB ile uyum kapsamında, havacılık alanının birçok başlığına yönelik çalışmalar sürdürülmektedir.

Türkiye, ICAO, EUROCONTROL, JAA ve ECAC gibi küresel ve bölgesel ölçekte faaliyet gösteren havacılık kuruluşlarına üye olup uluslararası kurallara uyma ve onlara uymayı gözeterek gelişme yolunda ilerlemektedir. AB'ye katılım çalışmaları kapsamında AB mevzuatına uyum ve deregülasyon yanında Avrupa Tek Hava Sahası'na katılım için hala yapılması gerekenler bulunmaktadır.

9.2. Sivil Havacılık Kurumlarının Yapı ve İşlevleri Açısından Karşılaştırma

Almanya'da ulaştırma hizmetleri, bir Bakan başkanlığında yönetilen Federal Ulaştırma ve Dijital Altyapı Bakanlığı "BMVI" tarafından yürütülmekte ve Bakan, uzmanlık gerektiren çeşitli yürütme ajanslarından oluşan bölümün çalışmalarını koordine etmektedir. BMVI sorumluluğunda farklı görevleri yerine getirmek için oluşturulmuş idari ajanslar, ilgili alanlara yönelik olarak uzmanlaşmış birimlerdir. Bunlardan; Federal Hava Trafik Kontrol Kurumu "BAF", Federal Uçak Kaza Soruşturma Bürosu "BFU",

Federal Havacılık Ofisi ‐LBA‐ gibi birimler havacılık alanına y6nelik olarak oluşturulmuş birimlerdir.

Dokuz genel m6d6rl6ęe ayrılmış olarak faaliyet g6steren BMVI'nin havacılık alanına y6nelik olarak oluşturulmuş ana birimi Havacılık Genel M6d6rl6ę6 olup M6d6rl6k, hava taşımacılığında ulusal ve uluslararası havacılık; havacılık politikası konularında, havaalanları ve g6venliği ile ilgilenir. M6d6rl6k; LBA, BAF, BFU ve DFS yardımıyla Almanya'daki hava trafiğinin sorunsuz akışını ve Alman hava taşıyıcılarının g6venli bir Şekilde çalışmasını sağlar. evre, g6r6lt6 ve t6keticinin korunması ile ilgili t6m konuları dikkate alır ve aynı zamanda Almanya'yı uluslararası kurum ve kuruluşlar 6n6nde temsil eder.

BMVI'ya bağlı y6ksek federal bir otorite olarak sivil havacılık işlevlerini yerine getirmek amacıyla Federal Havacılık Ofisi Kanunu çerçevesinde g6rev yapan LBA, Almanya'da havacılık emniyetini ve g6venliği sağlar. LBA'nın g6revleri, çeşitli b6l6mlerin sorumluluklarına ayrılmıştır. Bu b6l6mler: Merkezi Hizmetler, Uçuşa Elverişlilik/evre Koruma, Operasyonlar, Havacılık Personeli, Havacılık G6venliği Őeklinindedir. LBA'nın faaliyet alanı, EASA ve ICAO 6yeliği kapsamında yapılmış olan anlaşma ve d6zenlemeler çerçevesinde oluşturulmuş çok sayıda yasa ve y6netmelik ile d6zenlenmektedir. Almanya'nın ilgili mevzuat b6t6nl6ę6 havacılık kapsamında incelendiğinde çok detaylı ve k6kl6 bir yapının oluşturulduğu g6r6lmektedir.

Zengin bir havacılık tarihine sahip olan Birleşik Krallık, havacılık sekt6r6nde k6resel bir oyuncu ve Avrupa'nın en b6y6k hava taşıma sistemidir. Birleşik Krallık, 6zellikle g6venlik, emniyet ve evre alanlarında uluslararası standartların belirlenmesinde k6resel bir lider olup bunu başarmak için diğer 6lkelerle ve ICAO, ECAC ve EUROCONTROL gibi uluslararası kuruluşlar ile yakın bir Şekilde alışmaktadır. Birleşik Krallık, AB 6ye devleti olduğu d6nemde EASA 6yesi olarak EASA d6zenlemelerinin geliştirilmesinde rol oynamış ve havacılık ile ilgili Avrupa d6zenlemelerine uymakla y6k6ml6 olmuştur. Son d6nemde ise, Brexit kapsamında bir s6re izlenmiştir.

Birleşik Krallığın sivil havacılık alanındaki yetkili kuruluşu CAA; doğrudan devlet finansmanı kullanmayan, 6zerk bir yapıya sahip ve Ulaştırma Bakanlığına bağlı bir

kuruluş olarak faaliyet göstermektedir. CAA'nın temel görev ve işlevleri çeşitli birincil ve ikincil mevzuatlar çerçevesinde yerine getirmekte olup CAA, bir yönetim kurulu tarafından yönetilmektedir. Yönetim kurulu üyeleri, Ulaştırma Bakanlığı tarafından belirlenen hedeflere ulaşmak için, CAA'nın tüm faaliyetlerinden sorumludur. Bin kişinin üzerinde personele sahip olan CAA, görevleri kapsamına giren faaliyetleri yerine getirmek için başta Emniyet ve Hava Sahası Düzenleme Grubu, Politika Düzenleme Grubu ve Tüketiciyi Koruma Grubu olmak üzere çeşitli birimlere ayrılmıştır.

Bulgaristan'da ulaştırma hizmetleri Ulaştırma, Bilgi Teknolojisi ve Haberleşme Bakanlığı "MTITC" tarafından yürütülmekte olup Bakanlık, ulaştırma alanında; karayolu, demiryolu, su yolu ve havayolu taşımacılığı modlarında hizmet sunmaktadır. Havayolu taşımacılığı kapsamında Bakanlığa bağlı Uçak Kazası İnceleme Birimi, Hava Ekibi 28 ve Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdürlüğü "DG CAA" üç adet kuru bulunmaktadır.

Bunlardan DG CAA, Bulgaristan'ın havacılık düzenleme otoritesi olup, MTITC bünyesinde devlet bütçesi destekli bir tüzel kişiliktir ve beş bölgesel bölümden oluşmaktadır. Ulusal hava sahasında havacılığın emniyetinden sorumlu olan DG CAA, sivil hava aracı ve teçhizatının sertifikasyonu; uçak operatörlerinin sertifikasyonu ve ruhsatlandırılması, sivil havacılık ile ilgili ve havacılık personelinin ve eğitim merkezlerinin lisanslandırılması gibi görevleri yürürlükteki mevcut "Sivil Havacılık Yasası" ile Bulgaristan Cumhuriyeti'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler ve düzenlemeler çerçevesinde yerine getirmektedir.

DG CAA, kendisine verilen sorumlulukları yerine getirmek için Uçuş Standartları Müdürlüğü, Operatör, Havacılık Emniyeti, Hava Sahası, Arama ve Kurtarma ve Hukuk Servisi Müdürlüğü ve Yönetim ve Finansal Hizmetler Müdürlüğü olmak üzere yapılandırılmıştır. Bulgaristan Sivil Havacılık Yasası gereğince Ulusal Denetim Otoritesi "NSA" olarak da sorumluluk üstlenmekte olan DG CAA, bu kapsamda Hava Trafik Yönetimi "ATM" düzenleme çerçevesinin denetimini sağlayarak özellikle Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcıları "ANSP"nın onaylanması ve denetlenmesinden de sorumludur.

Fransa’da ulaştırma hizmetleri, Ekolojik ve Kapsayıcı Geçiş Bakanlığı “MTES”na bağlı “Ulaşımdan Sorumlu Ekolojik ve Kapsayıcı Geçiş Bakanlığı”, tarafından yürütülmektedir. MTES ise, ekoloji, enerji geçişi ve biyolojik çeşitliliğin korunması ile ilgili tüm alanlarda hükümet politikasını hazırlamak ve uygulamak amacıyla görevli olup MTES’in bünyesinde, üstlendiği görevleri yerine getirmek için; Altyapı, Ulaşım ve Deniz Genel Müdürlüğü, Risk nleme Genel Müdürlüğü ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü gibi çeşitli merkezi yönetim müdürlükleri oluşturulmuştur. Sivil havacılık, ulaşım ve altyapılar ile ilgili politikaları uygulamaktan sorumlu olan “Ulaşımdan Sorumlu Ekolojik ve Kapsayıcı Geçiş Bakanlığı”, sorumlu olduğu alanlara yönelik faaliyet gösteren ve MTES bünyesinde bulunan, Altyapı, Ulaşım ve Deniz Genel Müdürlüğü (DGITM) ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (DGAC) ile yakın olarak çalışmaktadır.

Fransa’nın sivil havacılık otoritesi, DGAC, MTES’ye bağlı ulusal düzenleyici bir otorite olup hava taşımacılığının emniyetini ve güvenliğini sağlamaktan sorumludur. DGAC, Emniyet ve güvenlik, sürdürülebilir kalkınma, güvenlik, hava trafik kontrol, ekonomik düzenleme, havacılık inşaatı için destek, genel havacılık, havacılık eğitimi, vb. gibi sivil havacılığın tüm bileşenleri ile ilgilenmekte ve bu alanlarda görevler üstlenmektedir. DGAC, bu görevlerini yerine getirmek için; Sivil Havacılık Güvenliği Müdürlüğü, Hava Seyrüsefer Hizmetleri Müdürlüğü, Hava Taşımacılığı Müdürlüğü, Uçuş Kontrol Organizasyonu ile Hafif, Genel, Helikopter ve Drone Havacılık Grubu gibi çeşitli uzmanlık alanlarına ayrılmış alt birimlerden oluşmaktadır.

Hırvatistan’da ulaştırma hizmetlerinden Denizcilik, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı “MPPI” sorumludur. Bakanlık, ulaştırma alanında; karayolu, demiryolu ve havayolu taşımacılığı modları yanında telefirik, kombine taşımacılık, elektronik iletişim ve posta hizmetleri alanlarında sorumluluk üstlenmektedir. Bakanlığa, havayolu taşımacılığı kapsamında; Hava, Deniz ve Demiryolu Kaza Araştırma Ajansı, Hırvat Hava Seyrüsefer Hizmetleri Şirketi ve Hırvat Sivil Havacılık Dairesi “HACZ” bağlıdır.

HACZ, Hırvatistan’da sivil havacılık sisteminin güvenli ve sürdürülebilir bir şekilde işleyişi için ülkede sivil havacılık otoritesi olarak görev yapan kurumdur. Kurum, Hava Taşımacılığı Yasası ve Kurum Tüzüğü ile belirlenen kapsamda faaliyette bulunan, bağımsız ve kâr amacı gütmeyen bir tüzel kişiliktir. HACZ, hava taşımacılığı

faaliyetlerinin gerçekleştirilmesine yönelik, başta sertifikasyon ve denetim olmak üzere hava emniyeti ile ilgili çeşitli faaliyetleri yerine getirmektedir. Kurum, sivil havacılık alanının denetimi, uyumlaştırılması ve koordinasyonundan sorumlu yetkili organ olarak yukarıda belirtilen yetkiler dışında EASA'nın yetki alanını düzenleyen ilgili AB yönetmelikleri kapsamındaki hava taşımacılık faaliyetlerinde de yetkilidir. Hırvatistan'da sivil havacılık faaliyetleri temel olarak kanunlar, tüzükler, yönetmelikler ve uluslararası anlaşmalar çerçevesinde yürütülmekte olup Hırvatistan'ın AB üye devleti olması nedeniyle, havacılık alanında AB mevzuat bütününe dahildir.

HACZ, Bakanın teklifi üzerine Hükümet tarafından atanan ve beş üyeden oluşan bir Konsey tarafından yönetilir. HACZ'nin organları; Kurum Meclisi ve Yöneticisidir. HACZ, Uçuş Operasyonları, Eğitim, Uçuşa Elverişlilik ve Lisanslama; Havaalanı, Hava Seyrüsefer Hizmetleri ve Hava Trafik Yönetimi; Hukuk ve Ortak İşler olmak üzere üç ana birime ayrılmıştır.

Romanya'da ulaştırma hizmetleri "Ulaştırma, Altyapı ve Haberleşme Bakanlığı" tarafından yönetilmekte olup Bakanlık; karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu olmak üzere ana alanlarda hizmet vermektedir. Havacılık alanı; Sivil Havacılık Yüksek Okulu, Sivil Havacılık Emniyeti Soruşturma ve Analiz Merkezi, Hava Trafik Hizmetleri İdaresi, Romanya Sivil Havacılık Otoritesi gibi çeşitli kurumlardan oluşmaktadır.

Ulaştırma, Altyapı ve Haberleşme Bakanlığı'nın uzman teknik organı olan "Romanya Sivil Havacılık Otoritesi AACR", askeri havacılık faaliyetleri hariç uluslararası sözleşmeler çerçevesinde gerçekleştirilen yükümlülükler, havacılık politikası ve hava seyrüsefer düzenlemeleri gibi sorumlulukları üstlenmiştir. Özerk bir yapıya sahip olarak faaliyet yürüten Romanya Sivil Havacılık Otoritesi standartların, düzenlemelerin, prosedürlerin, normların vb. gerekliliklerin uygulanması ve bunlara uyulması için düzenleyici bir konumdadır. Merkezi Bükreş'te olan AACR Romanya hava sahasının idaresi, havacılık personelinin lisanslandırılması, hava operasyonlarının performansı, uçuşa elverişliliğin sürekliliğinin sağlanması ve sürdürülmesi, hava seyrüseferinin geliştirilmesi ve havaalanı operasyonları konularından sorumludur. AACR; Ulaştırma Yasası, Hava Yasası, hükümet kararları ve yönetmelikleri ile ilgili bakanın emirleri, genel müdürün ve diğerlerinin karar ve hükümlerine göre yönetilmektedir.

Romanya’da sivil havacılık alanı, uluslararası anlaşmalar/sözleşmeler, Avrupa Mevzuatı, kanunlar ve hükümet kararları, sivil havacılık yönetmelikleri ile sivil havacılık talimatları ve genelgeler çerçevesinde düzenlenmekte olup AACR, Romanya’da ulusal ve Avrupa mevzuatı ile uluslararası sivil havacılık örgütleri tarafından tavsiye edilen standartlar kapsamında uluslararası sözleşmelerin hükümlerinin uygulanmasını sağlamak için sivil havacılık alanına yönelik ulusal yönetmelikler geliştirmektedir. AACR, Hava Seyrüsefer Müdürlüğü, Uçuş Operasyonları ve Personel Sertifikalandırma Müdürlüğü, Havacılık ve Siber Güvenlik Müdürlüğü, Uçuş ve Uçuş Kontrol Müdürlüğü, Havaalanı ve Hava Seyrüsefer Müdürlüğü gibi alt birimlerden oluşmaktadır.

Türkiye’de ulaştırma hizmetlerinden “Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı” sorumludur ve Bakanlık, ulaştırma alanında; denizyolu, demiryolu, karayolu ve havayolu taşımacılığı modları yanında haberleşme ve altyapı hizmetleri alanlarında da sorumluluk üstlenmektedir. Bakanlığa, havayolu taşımacılığı kapsamında, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI); Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü; Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) bağlıdır.

Bu kurumlardan SHGM, kamu tüzel kişiliğini haiz, özel bütçeli statüde kurulmuş olup Türkiye’nin sivil havacılık otoritesi konumundadır. Sivil havacılık sahasındaki her türlü faaliyetin, ulusal çıkarlar ve uluslararası ilişkilere uygun bir şekilde düzenlemek ve esaslarını belirlemekle yükümlü olan SHGM, havacılık sektörünün düzenli, verimli ve güvenli işleyebilmesi için ülke içindeki tüm sivil havacılık faaliyetlerinin planlanması, koordinasyonu ve denetiminden sorumludur. Ankara’da bulunan merkez teşkilatı ve doğrudan merkeze bağlı İstanbul ve Antalya temsilciliklerinden meydana gelmektedir.

SHGM, bir genel müdürün yönetimi altında; iç denetim birimi başkanlığı, hukuk müşavirliği ve iki genel müdür yardımcısı ile sekiz daire başkanlığından oluşan bir örgüt yapısına sahiptir. SHGM, denetleme ve düzenlemeden sorumlu olduğu konulara yönelik faaliyetleri, daire başkanlıkları ve onlara bağlı olan müdürlük, koordinatörlük, temsilcilik ve çeşitli konularda uzmanlaşmış birimler aracılığıyla yapmaktadır.

Türkiye’de havacılık faaliyetlerinin, emniyet ve güvenlik içerisinde, uluslararası kural ve standartlarda yürütülebilmesi için geniş bir mevzuat bütünü bulunmakta olup

havacılık faaliyetleri uluslararası anlaşmalar ve üyelikler kapsamında mevcut olan düzenlemeler ile temel olarak “2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu”, bu kapsamda yayımlanmış olan “İdari ve Teknik Yönetmelikler” ve “Havacılık Talimatları” çerçevesinde yürütülmektedir.

10. TÜRK SİVİL HAVACILIK SİSTEMİ’NİN AB’YE UYUMU

AB’nin, birçok farklı konularda olduğu gibi, ulaştırma politikası faslı altında; karayolu, demiryolu, iç su yolu, hava ve deniz taşımacılığı ile kombine taşımacılık alanlarında teknik, emniyet, güvenlik ve sosyal standartlar ile piyasanın serbestleştirilmesi konularında ortak kuralları bulunmaktadır. Bu başlık altında, ilgili belgeler, programlar ve raporlar sivil havacılık sistemi açısından incelenmiş ve uyuma yönelik değerlendirmeler yapılmıştır.

10.1. AB Uyumuna İlişkin Belgeler

Türkiye’de havacılık alanının AB uyumuna ilişkin süreci, AB Konseyi’nin hazırladığı Katılım Ortaklığı Belgeleri ve İlerleme Raporlarındaki değerlendirmeler ile Türkiye’nin Ulusal Programlardaki çalışmaları üzerinden aşağıdaki alt başlıklarda incelenmiştir.

10.1.1. Katılım Ortaklığı Belgeleri

KOB, AB müktesebatının bir parçası olan ve adaylığı resmen kabul edilen her ülke için Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan ve Konsey tarafından onaylandıktan sonra, AB Resmî Gazetesi’nde yayımlanan bir belge olup Türkiye için 2001, 2003, 2006 ve 2008 yıllarında hazırlanmıştır (ABB, 2019b). Aşağıdaki paragraflarda, Türkiye için kısa ve orta vadede aşama kaydedilmesi gereken öncelikli alanları ortaya koymak amacıyla hazırlanan KOB’lar, genel ulaştırma politikası ve havacılık alanına yönelik değerlendirmeler açısından incelenmiştir.

2001 Türkiye Katılım Ortaklığı Belgesi’nde; kısa vadede genel olarak, ulaştırma konusundaki müktesebatın üstlenilmesi için bir program benimsenmesi; orta vade olarak, diğer modlar hakkındaki değerlendirmelerin yanında havacılık alanına yönelik, özellikle havacılık emniyeti ve hava trafik yönetimi konularında uyumun tamamlanması ile

ulaştırma mevzuatının etkili bir şekilde uygulanması ve yürütülmesinin sağlanması, gereken öncelikler arasında belirtilmiştir (Council of the European Union, 2001, 7-14).

2003 Türkiye Katılım Ortaklığı Belgesi'nde kısa vadede genel olarak, hava taşımacılığı da dahil olmak üzere ulaştırma müktesebatının iç hukuka aktarılması ve uygulanması için bir program kabul edilmesi; orta vade olarak ise, diğer modlar hakkındaki değerlendirmelerin yanında, hava taşımacılığı alanında, özellikle havacılık emniyeti ve hava trafik yönetimi konularında, tam uyumun tamamlanması ile ulaştırma mevzuatının etkili bir şekilde uygulanması ve yürütülmesinin sağlanması, gereken öncelikler arasında belirtilmiştir (Council of the European Union, 2003, 12-25).

2006 Türkiye Katılım Ortaklığı Belgesi'nde kısa vadede, Kıbrıs bandıralı gemiler ve Kıbrıs ticaretine hizmet eden gemiler üzerindeki mevcut tüm kısıtlamaların ve üye devletlerin taşıyıcılarına tabiiyetleri temelinde ayrımcılık yapan havacılık anlaşmaları hükümlerinin kaldırılması ve bütün ulaştırma alanlarında ulaştırmayla ilgili müktesebat ile uyumun sürdürülmesi; orta vade olarak, tüm ulaştırma alanlarında yasal ve idari uyumun tamamlanması, hava taşımacılığına ve özellikle hava güvenliği ve hava trafik yönetimi konularına ilişkin ulaştırma mevzuatının yapılması ve uygulanması ile bu amaçlara ulaşabilmek amacıyla ilgili kurumların uygulama ve icra kapasitelerinin iyileştirilmesi, gereken öncelikler arasında belirtilmiştir (Council of the European Union, 2003, 17-30).

2008 Türkiye Katılım Ortaklığı Belgesi'nde Fası 14, Taşımacılık Politikası başlığı altında havacılık alanına yönelik olarak, Güneydoğu Akdeniz bölgesinde uygun düzeyde bir hava emniyetinin sağlanması amacıyla gerekli iletişimi sağlayacak teknik çözüme yönelik olarak çalışılması, "Topluluk Tahsisi"nin tanınması sürecine katılınması ve "Tek Avrupa Hava Sahası" ile ilgili müktesebata kademeli olarak uyum sağlanması için net bir strateji belirlenmesi ile ECAC'ın sivil havacılık güvenliği alanındaki politika beyanatının ilgili hüküm ve şartlarına uyum sağlanması ve bunların uygulanması kısa vade öncelikler arasında belirtilmiştir. Orta vade öncelikler olarak ise, kontrol tedbirleri de dahil olmak üzere, müktesebatın AB standartlarına uygun bir biçimde uygulanması için kapasitesinin güçlendirilmesi ve hava emniyeti ilgili olarak ulaştırma müktesebatına hukuki ve idari

uyum çalışmalarının sürdürülmesi belgede yer almıştır (Council of the European Union, 2008, 18-29).

Katılım Ortaklığında sıralanan öncelikler, ilgili ülkenin birkaç yıl içerisinde bunları tamamlayabileceği veya kayda değer bir şekilde daha ileri götürebileceği yönündeki gerçekçi beklenti temelinde seçilmiştir. Bir veya iki yıl içerisinde yerine getirilmesi beklenen kısa vadeli öncelikler ile üç veya dört yıl içerisinde yerine getirilmesi beklenen orta vadeli öncelikler arasında bir ayırım yapılmıştır. KOB’da belirtilen önceliklere yönelik mali yardımlar, farklı mali araçlar yoluyla sağlanmakta olup mali yardımlardan faydalanabilmek, anlaşmalarından kaynaklanan taahhütlere uyulması, Kopenhag kriterlerinin etkili bir biçimde karşılanması ve özellikle KOB’da yer alan önceliklerin yerine getirilmesi doğrultusunda ilerleme kaydedilmesi şartına bağlıdır. KOB’un uygulanması, Ortaklık Anlaşmasıyla oluşturulmuş mekanizmalar kullanılarak ve Komisyonun İlerleme Raporları vasıtasıyla incelenmektedir (ABB, 2008a).

10.1.2. Ulusal Programlar

Bağlayıcı bir hüküm olmamakla beraber, Komisyon tarafından hazırlanan her KOB’a karşılık olarak aday ülkelerin bir UP hazırlaması beklenir. AB Müktesebatının üstlenilmesine ilişkin olarak Türkiye 2001, 2003 ve 2008 yıllarında olmak üzere üç adet Ulusal Program⁷⁷ hazırlamıştır (ABB, 2019c). Bu programlar, Türkiye’nin AB’ye tam üyelik süreci içinde kısa ve orta vadede gerçekleştirmesi öngörülen çalışmaları kapsamakta olup ilgili alanlarda yapılacak çalışmaların genel çerçevesini çizen yönlendirici bir nitelik taşımaktadır. Aşağıdaki paragraflarda bu programlar havacılık alanı açısından genel hatları ile incelenmiştir.

2001 Yılı Ulusal Programı, “Ortak Taşımacılık Politikası” altında yer alan “Havayolu Taşımacılığı”; “Piyasaya Giriş ve Piyasanın Düzenlenmesi”, “Lisanslar”, “Hava Aracı Gürültü Yayınları ve Gürültülü Uçaklar”, “Teknik ve Güvenlik” olmak üzere dört başlık altında ele alınmıştır. Genel olarak, her bir başlık ile ilgili olarak mevcut durum açıklanmış, sorumlu kuruluşlar belirtilmiş, yapılması gerekenler kısa ve orta vade

⁷⁷ Türkiye tarafından 2001, 2003 ve 2008 yıllarında hazırlanmış olan UP’lerin ayrıntıları için Ek-1’e bakınız.

olmak üzere bir takvime bağlanmış ayrıca finansman ihtiyacına yönelik bütçe miktarı açıklamalara eklenmiştir.

2001 Yılı Programı'nda, "*Piyasaya Giriş ve Piyasanın Düzenlenmesi*"ne yönelik Türk mevzuatının mevcut durumuna yönelik tespitler yapılmış ve bilgisayarlı rezervasyon sistemlerine, fazla rezervasyon nedeniyle uçurulamayan yolcuların mağduriyetinin giderilebilmesine, trafik hakları uygulamasına, THY'nin statüsüne, ücret tarifelerine, yer hizmetlerine, slot tahsisine ve kaza durumlarında taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin konularda Türk mevzuatında yapılması gereken değişiklik ve yenilikler belirtilmiştir. "*Lisanslar*" konusunda, AB düzenlemesiyle önemli farklılıkların olduğu; pilot ve işletme lisanslarının AB düzenlemesine paralel olarak geliştirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. "*Hava Aracı Gürültü Yayınları ve Gürültülü Uçaklar*" başlığı altında hava aracı gürültü yayınlarının sınırlandırılması ve gürültülü uçakların işletilmesinin kısıtlanması konusundaki Türk Mevzuatının, Birliğin Müktesebatına uyumlu olduğu belirtilmiştir. Mevzuatta herhangi bir değişiklik yapılmasına gerek olmamakla birlikte, gürültü konusundaki mevzuatın etkin uygulanması için Ulaştırma ve Çevre Bakanlıkları arasında eşgüdümüne ihtiyaç duyulmakta olduğu ve hava limanlarında uçakların gürültü seviyelerini izleme ve değerlendirmeye yönelik yatırım ihtiyacı bulunmakta olduğu bu başlıkta yer almıştır. "*Teknik ve Güvenlik*" başlığı altında mevcut durumda, Avrupa'nın ortak havacılık kural ve standartları olan JAR'ların Türk sivil havacılık sektöründe uygulanmasının sağlanmasına yönelik çalışmaların sürdürüldüğü; hava trafik yönetimi ekipman ve sistemleri alanında üretici ülke olmayan Türkiye'de EUROCONTROL'un tavsiyeleri çerçevesinde uygulama yapıldığı ve bu alanda Avrupa'da ortaya çıkan gelişmelerin yakından izlendiği belirtilmiştir (ABB, 2001: 209-215).

2003 Yılı Ulusal Programı'nda, hava yolu taşımacılığı alanındaki AB mevzuatının üstlenilmesi ve uygulanmasının, KOB'un kısa ve orta vadeli hedefleri arasında yer aldığı ve bu bağlamda Türkiye'nin AB hava taşımacılığı mevzuatına uyum sağlanmasının, hava yolu taşımacılığı faaliyetlerinin sürekliliği açısından önem taşıdığı; JAA'ya üyelik kapsamında gerçekleştirilen JAR düzenlemelerine yönelik çalışmaların, uyum konusunda katkı sağlayacağı düşünülüyor; yapılan kanun ve yönetmelik değişiklikleri sayesinde çeşitli AB düzenlemelerine uyum sağlandığı; ayrıca, EUROCONTROL Teşkilatına üye

olunarak EUROCONTROL Konvansiyonu'nun kabul edildiği genel olarak belirtilmiştir (ABB, 2003b: 354). 2003 yılı UP'da; tarifeli hava taşımacılığında fazla rezervasyon, personel lisans belgelerinin karşılıklı kabul edilmesi, hava taşıyıcılarının lisanslandırılması, slot tahsisi, sivil havacılık alanında teknik gereksinimler ve idari prosedürlerin uyumlaştırılması, hava trafiği yönetimi ekipman ve sistemleri, EUROCONTROL standartları, sivil havacılık kaza ve olaylarının araştırma, uçakların ses emisyonlarının limiti, kaza durumlarında uçak sorumluluğu, bilgisayarlı rezervasyon sistemlerinin işletilmesi, operasyonların gürültü sınırlamaları, hatlara girişler, Üye Devletler ve üçüncü ülkeler arasında hava yolu taşımacılığı ilişkileri konularına yönelik AB mevzuatı kapsamında ve Ulaştırma Bakanlığı sorumluluğunda hazırlanması planlanan Türk mevzuatlarına ilişkin uyum takvimi hazırlanmıştır. Ayrıca, SHGM'nin yapısının değiştirilerek finansal ve teknik açıdan özerk, diğer yönlerden Ulaştırma Bakanlığına bağlı idari bir yapının oluşturulması, personel istihdamı, danışmanların temini, personelin teknik eğitimi ve uygulamaların takibi ile ilgili "KurumsaYapılanma Takvimi" oluşturulmuştur. "Planlanan Finansman İhtiyaçları"na (personel alımı, eğitim, danışman ihtiyacı ve tercüme) yönelik bir bütçe belirlendiği ve bütçenin ulusal ve AB kaynakları kullanılarak karşılanacağı 2003 yılı UP'de belirtilmiştir (ABB, 2003b: 355-358).

2008 Yılı Ulusal Programı'nda, havacılık alanında, Tek Avrupa Hava Sahası ile ilgili müktesebata kademeli olarak uyum sağlanması için net bir strateji belirlenmesi ve ECAC'ın sivil havacılık güvenliği alanındaki konularına yönelik uyum çalışmaları öncelik olarak ifade edilmiştir. UP'da, yürürlükteki AB mevzuatı kapsamında, UB, SHGM ve DHMİ sorumluluğunda genel olarak; hava trafik kontrolü, hava sahasının düzenlenmesi, hava seyrüsefer hizmetleri, slot uygulama prensipleri, bilgisayarlı rezervasyon sistemleri, engelli ve hareket kabiliyeti kısıtlı kişilerin hakları, hava araçlarının emniyet değerlendirmesi ve bakım sisteminin EASA standartlarında düzenlenmesi gibi konularda çalışmaların yapılacağı uyum takviminde belirtilmiştir. Çıkarılması planlanan mevzuatların yayım tarihi genel olarak 2009 ve 2011 yılları arası ve sonrası ile tam üyelik perspektifi çerçevesinde çıkarılacaktır şeklinde takvime yansıtılmıştır. 2008 UP'de, mevzuatın uyumu ve uygulanması için gerekli kurumsal yapılanma ihtiyaçlarına yönelik bir takvim ve herhangi bir kurumsal yapılanma tedbiri ile

bunlara yönelik herhangi bir finansman ihtiyacının öngörülmediği görülmektedir (ABB, 2008b: 160-164).

10.1.3. İlerleme Raporları

“İlerleme Raporu”, AB Komisyonunun aday ülkelerin uyum konusunda sağladığı gelişmeleri yıllık olarak değerlendiren raporları olup bu raporlar, her aday ülke için üyelik gerçekleşinceye kadar düzenli olarak hazırlanmaktadır. Raporların ana başlıkları ve alt başlıklarında zaman içerisinde değişiklikler olduğu görülmekle birlikte son hazırlanmış 2020 raporunda ana başlıklar; “Siyasi Kriterler ve Hukukun Üstünlüğü”, “Ekonomik Kalkınma ve Rekabet Edebilirlik”, “İyi Komşuluk İlişkileri ve Bölgesel İşbirliği”, “Üyelik Yükümlülüklerini Üstlenebilme Yeteneği” şeklindedir. “Üyelik Yükümlülüklerini Üstlenebilme Yeteneği” başlığı altında farklı alanlarda AB müktesebatının yani yükümlülüklerinin üstlenilmesine yönelik yapılması gerekenler ve ilgili ülkenin bu başlıklardaki ilerlemeleri değerlendirilmektedir.

Fasıl 14, “Taşımacılık Politikası” bu alanlardan biridir ve bu başlıkta Türkiye için hazırlanmış İlerleme Raporları⁷⁸ Türk sivil havacılığının AB’ye uyumu açısından incelenmiştir. Raporların incelenmesinde, “Üyelik Yükümlülüklerini Üstlenebilme Yeteneği” başlığı altında, Ulaştırma ya da Taşımacılık Politikası içerisinde yer alan genel ulaştırma ve havacılık alanına yönelik değerlendirmeler dikkate alınmıştır.

1998 ve 1999 Türkiye Düzenli İlerleme Raporları’nda, Hava taşımacılığı alanına yönelik, Komisyon’un, muhtemel bir hava taşımacılığı anlaşması konusunda müzakerelere bir hazırlık olarak keşif niteliğinde görüşmeler teklif etmiş olduğu ancak söz konusu görüşmelerin henüz başlamadığı belirtilmiştir (EC, 1998: 41-42; EC, 1999: 34-35). *2000 Türkiye Düzenli İlerleme Raporu’nda*, havayolu sektöründe ilerleme olduğunun söylenemeyeceği ve hava taşımacılığı alanında Türkiye’nin, Ortak Havacılık Düzenlemeleri’ne katılmaya hazırlanmakta olduğu belirtilmiştir (EC, 2000: 45-47).

2001 Türkiye Düzenli İlerleme Raporu’nda; havayolu taşımacılığı alanında, Türkiye’nin rapor tarihine kadar diğer aday ülkeler ile birlikte Avrupa Ortak Havacılık

⁷⁸ Türkiye için 2020 yılına kadar hazırlanmış olan İlerleme Raporlarının ayrıntıları için Ek-2’ye bakınız.

Alanı sürecine girmek için herhangi bir çaba göstermediği; hava taşımacılığında sorumlu Sivil Havacılık Otoritesi'nin ise yeniden yapılandırıldığı; Türk havacılık sektörünün özelleştirilme çalışmalarının devam etmekte olduğu raporda belirtilmiştir (EC, 2001: 62-63). *2002 Türkiye Düzenli İlerleme Raporu*'nda, hava taşımacılığı alanında, kayda değer bir gelişme olmadığı; Türkiye'nin sektördeki müktesebat ile mevzuat uyumu sürdürmesi ve ayrıca Ortak Havacılık Gereklilikleri'nin kademeli olarak uygulanmasına devam etmesinin gerektiği; ayrıca, Türkiye'nin, rekabetin daha da geliştirilmesine katkıda bulunacak bir sivil havacılık otoritesi oluşturmayı amaçlamakta olduğu belirtilmiştir (EC, 2002: 84-87).

2003 Türkiye Düzenli İlerleme Raporu'nda hava taşımacılığı alanında kayda değer bir gelişme olmadığı; uyum çalışmalarının özellikle havacılık emniyeti ile hava trafik yönetimi konularında yoğunlaşması ve JAR'ların istikrarlı şekilde uygulanması gerektiği yer almıştır (EC, 2003: 80-82). *2004 Türkiye Düzenli İlerleme Raporu*'nda; hava taşımacılığına ilişkin olarak, müktesebat ile mevzuat uyumu konusunda ilerleme kaydedilmediği; bazı Türk hava taşıyıcılarının, İstanbul'a iç hat uçuşları başlattığı ve bunun, iç hat uçuşlarındaki devlet tekelinin sona ermesine katkıda bulunduğu belirtilmiştir (EC, 2004: 100-103).

2005 Türkiye İlerleme Raporu'nda, hava taşımacılığı müktesebatına ilişkin olarak sınırlı ilerleme kaydedildiği; pilotlarının lisanslandırılmasına ilişkin talimatların yayınlandığı ancak müktesebat ile uyumu teyit etmek için uygulamanın izlenmesi gerektiği; Onaylı Bakım Kuruluşları Uygulama Yönetmeliğinin yayınlandığı fakat Türkiye'nin müktesebata genel uyumunun sınırlı kaldığı; JAR ve EUROCONTROL standartlarının uygulama düzenlemelerine dönüştürülmesinde ilerleme sağlanması gerektiği ve özerk bir kaza inceleme biriminin kurulması gerektiği yer almıştır. Ayrıca SHGM'nin idari kapasitesinin güçlendirilmesi gerekliliği ile THY'nin konumunu korumaya yönelik mevcut uygulamaların gözden geçirilme gerekliliği ifade edilmiştir. Bununla birlikte, Kıbrıs Havayolları'na ve diğer Kıbrıs ulaştırma şirketlerine Türk Ulusal Hava Sahası'nı kullanmaları için uygulanan kısıtlamalar ile Türk ve Kıbrıs sivil havacılık otoriteleri arasındaki iletişime uygulanan kısıtlamalar konusunda ilerleme kaydedilememesi durumu bu raporda yer almıştır. Ayrıca Türkiye'nin yatay anlaşma müzakereleri ve Topluluk hava taşıyıcılarının çalışmasına izin verilmesi ile milliyetlerine

göre ayırım yapılmamasının gerekmekte olması raporda vurgulanmıştır⁷⁹ (EC, 2005: 83-85).

2006 Türkiye İlerleme Raporu'nda, hava taşımacılığı alanında bazı ilerlemelerin kaydedildiği, SHGM'ye mali ve teknik özerklik verildiği ve yeniden yapılanma ile işe alımlarının göze çarpıcı bir nitelikte olduğu; Türkiye'nin, Komisyon ile henüz bir yatay havacılık anlaşması müzakerelerine katılmadığı ve Topluluk tahsisini kabul etmediği yer almıştır. Bunların yanında Kıbrıs bandıralı veya işletimindeki gemiler ile Kıbrıs hava araçlarına uygulanan erişim ve kısıtlamaların kaldırılması konusunda ve ayrıca Türk ve Kıbrıs sivil havacılık makamları ve hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcıları arasındaki iletişim kısıtlamaları konusunda ilerleme kaydedilmediği raporda yer almıştır.

2007 Türkiye İlerleme Raporu'nda, Kıbrıs bayrağı taşıyan veya uğradığı son liman Kıbrıs'ta olan gemi ve uçakların taşıdığı malların serbest dolaşımı üzerindeki sınırlamalar devam ettiği müddetçe, Türkiye'nin "*Taşımacılık Politikası*" faslına ilişkin müktesebatı tam olarak uygulayabilecek durumda olmayacağı vurgulanmıştır. Hava taşımacılığı alanında bazı ilerlemeler kaydedildiği; olay raporlaması, lisanslandırılma ve sertifikalandırılma konularında çeşitli uygulama mevzuatlarının kabul edilmiş olduğu belirtilmiştir. Özerk bir yapıya kavuşturulan SHGM'nin, hizmet bedellerinden ve verilen lisanslardan gelir elde etmeye başladığı, yeniden yapılanmasının tamamladığı ve personel yönünden olumlu gelişmelerin olduğu ifade edilmiştir. Bunların yanında, yatay hava taşımacılığı anlaşması müzakerelerine girmediği ve Topluluk tahsisini kabul etmediği; Hava Trafik Yönetimi'nin, bölgesel iş birliği eksikliğinden ötürü zarar görmekte olduğu; Türkiye ile Kıbrıs hava kontrol merkezleri arasında iletişim eksikliğinin, hava emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atmakta olduğu rapora yansıtılmıştır (EC, 2007: 48-49).

2008 Türkiye İlerleme Raporu'nda, hava taşımacılığı konusunda sınırlı ilerleme kaydedildiği; SHD-T-35 lisanslarına yönelik süreçlerin EASA Part-66 ve Part-147 Yönetmelikleri ile uyumlu hale getirildiği; slot tahsisi, yer hizmetleri, yolcu hakları ve bakım sistemleri ile ilgili düzenlemelerin hazırlık çalışmalarının ilerlediği; EASA'nın, uçak bakımı alanında SHGM'yi akredite ettiği ancak bu teknik alanlardaki uygulama

⁷⁹ Konsey, 5 Haziran 2003'te, Komisyon'u üçüncü ülkelerle mevcut ikili anlaşmaların bazı hükümlerini bir Topluluk sözleşmesiyle değiştirmek üzere müzakere başlatma konusunda yetkilendirmiştir (EC, 2005: 84).

kapasitesinin yetersiz olduğu belirtilmiştir. Bunun yanında, Tek Avrupa Hava Sahası için hazırlıkların erken bir aşamada olduğu ve Hava Trafik Yönetimi ile Türkiye ile Kıbrıs hava trafik kontrol merkezleri arasında iletişim eksikliği konuları raporda yer almıştır. Ayrıca, Kıbrıs bayrağı taşıyan veya uğradığı son liman Kıbrıs'ta olan gemi ve uçakların taşıdığı malların serbest dolaşımı üzerindeki sınırlamalar devam ettiği müddetçe, Türkiye'nin "Taşımacılık Politikası" faslına ilişkin müktesebatı tam olarak uygulayabilecek durumda olmayacağı bu raporda tekrar vurgulanmıştır (EC, 2008: 55-56).

*2009 Türkiye İlerleme Raporu'*nda, Kıbrıs bayrağı taşıyan veya uğradığı son liman Kıbrıs'ta olan gemi ve uçaklara yönelik sınırlamalar ve bunun sonucu ile Türkiye ile Kıbrıs hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği konularının güncelliğini koruduğu; bunun yanında, SHGM'nin, EASA tarafından akreditasyonu çerçevesinde bakım organizasyonları için AB standartlarına uygun onaylar vermekte olduğu, uçak bakımı alanındaki kapasitesinin artırıldığı ve EASA ile ilişkilerin 7 Temmuz 2009'da imzalanan bir çalışma düzenlemesiyle resmi bir zemine oturtulduğu raporda belirtilmiştir (EC, 2009: 57-58).

*2010 Türkiye İlerleme Raporu'*nda, ulaştırma alanına yönelik Kıbrıs bayrağı taşıyan veya uğradığı son liman Kıbrıs'ta olan gemi ve uçaklara yönelik sınırlamalar ve Türkiye ile Kıbrıs hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği konularındaki olumsuz eleştiriler bu rapor döneminde tekrar belirtilmiştir. Hava taşımacılığı alanında iyi bir ilerleme kaydedildiğinin söylenebileceği; havacılık alanındaki ilişkiler için yeni bir hukuki dayanak oluşturacak *AB-Türkiye Yatay Havacılık Anlaşması'*nin son aşamada olduğu; Türkiye'nin, *Tek Avrupa Hava Sahası Girişimi* ile ortaya çıkacak havacılık oluşumuna uyum sağlamaya istekli olduğunu ifade etmiş olması ve bunun yanında havacılık sektörü için bir katılım öncesi stratejisi oluşturma hazırlıklarının erken aşamada olduğu; ayrıca, SHGM'nin eğitim politikası aracılığıyla, insan kaynakları teknik kapasitesinin geliştirilmiş olduğu bu rapor dönemine yansıyan gelişmelerdir (EC, 2010: 62-64).

*2011 Türkiye İlerleme Raporu'*nda, Kıbrıs bayrağı taşıyan veya uğradığı son liman Kıbrıs'ta olan gemi ve uçaklara yönelik sınırlamalar ve Türkiye ile Kıbrıs hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği konularındaki olumsuz eleştiriler bu rapor

döneminde tekrarlanmıştır. Hava taşımacılığı alanında bazı ilerlemelerin kaydedildiği ve AB-Türkiye yatay havacılık anlaşmasında son aşamaya gelindiği belirtilmiştir. Bunların dışında SHGM tarafından çeşitli düzenlemelerin yayınlamış olduğu ancak SHGM'nin kurumsal ve teknik kapasitesinin sektör büyüme hızını takip edemediği ve personel devir hızının yüksek olduğu; slot yetkisine sahip kuruluşun bağımsızlığı konusunda uygulamayı geliştirmek için çaba gösterilmesine ihtiyaç olduğu raporda yer almıştır (EC, 2011: 71-73).

*2012 Türkiye İlerleme Raporu'*nda, ulaştırma sektöründe uyuma yönelik bazı ilerlemelerin kaydedildiği; bunun yanında Ulaştırma Bakanlığının, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olarak yeniden yapılandırıldığı ve yeniden yapılanmanın, Bakanlığın düzenleyici karakterini güçlendirmekte olduğu belirtilmiştir. Ancak, AB müktesebatını uygulamak için insan kaynakları ve teknik kapasite alanlarında daha fazla çabaya ihtiyaç olduğunun vurgulanmıştır. Hava taşımacılığı alanında, AB mevzuatına uyumda ilerleme kaydedildiği; Türkiye'nin EASA çalışmalarına ve Tek Avrupa Hava Sahası'na katılım da dahil olmak üzere emniyete özel önem verilerek, Türkiye'nin AB havacılık sistemine tam olarak entegre olma isteğini ele alan bir diyalogun kurulduğu belirtilmiş; ancak, burada da AB ile Türkiye arasında yatay havacılık anlaşmasının imzalanmasının halen beklemekte olduğu raporda yer almıştır. Bunların yanında, SHGM'nin çeşitli düzenlemeleri onayladığı ve kapasitesini artırmış olduğu rapora yansımıştır. Daha önceki raporlarda olduğu gibi bu rapor döneminde de Türkiye ile Kıbrıs hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği kapsamındaki olumsuz değerlendirmelerin devam ettiği görülmektedir (EC, 2012: 58-60).

*2013 Türkiye İlerleme Raporu'*nda, hava taşımacılığı alanında, Türkiye'nin AB havacılık sistemine tam uyumu için teknik hazırlıkların devam ettiği ve Türkiye'nin Yatay Havacılık Anlaşması'nı imzalamasının beklenmekte olduğu ifade edilmiştir. SHGM'nin hava operasyonları ve devam eden uçuşa elverişlilik konularında müktesebat ile uyum sağlamak için yönetmelikler çıkardığı ancak Hava Trafik Yönetimi'nin bölgesel iş birliği eksikliği ile Türkiye ve Kıbrıs hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği konularının bu rapor döneminde de güncelliğini korumakta olduğu görülmektedir (EC, 2013: 35).

*2014 Türkiye İlerleme Raporu'*nda, ulaştırma politikası alanına yönelik, başta kurumsal kapasite ve karayolu taşımacılığı güvenliği olmak üzere bazı ilerlemelerin kaydedildiği ve genel olarak, Türkiye'nin ulaştırma sektöründe kısmen ilerlediği ifade edilmiştir. Hava taşımacılığı alanında ise Yatay Anlaşma'nın imzalanmayı beklediği; anlaşmanın havacılık alanında daha fazla uyum için önemli bir kilometre taşı olduğu; SHGM'nin 35 yeni personel istihdam ederek kalite yönetim belgesini aldığı; Genel Müdürlüğün, Türkiye'yi AB müktesebatına ve ticari hava operatörleri, uçuşa elverişlilik ve hava aracı bakım personeline ilişkin EASA gerekliliklerine daha fazla uyum sağlamak için yönetmelikler çıkardığı; Hava Trafik Yönetimi'nin bölgesel iş birliği eksikliğinin görüldüğü bu raporda da ifade edilmiştir (EC, 2014c: 36-37).

*2015 Türkiye İlerleme Raporu'*nda, nceki Rapor döneminde ifade edildiği gibi Türkiye-AB Yatay Havacılık Anlaşması'nın henüz imzalanmadığı ve imzalanmayı beklediği belirtilerek SHGM'nin kapasitesinin sektörünün büyüklüğüne ve büyüme hızına ayak uyduramadığı ancak SHGM'nin, hava operasyonları ile ilgili teknik gereksinimleri ve idari prosedürleri AB ve EASA ile uyumlu hale getirmek için çalıştığı ifade edilmiştir. Türkiye'nin, yabancı uçakların uçuşa elverişliliğine ilişkin AB-EASA kurallarına iyi derecede uyum sağladığı ancak uçak mürettebatı konusunda ilerleme kaydedilmediği ayrıca Türkiye'nin, ulusal sivil havacılık güvenliği programını kabul ettiği; EASA ile Hava trafik yönetimi ve hava seyrüsefer hizmetleri konusunda eleştirilerin olduğu ve daha önceki raporlarda tekrar edildiği haliyle Hava Trafik Yönetimi'nin bölgesel iş birliği eksikliği ile Türkiye ve Kıbrıs hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği hakkındaki olumsuz değerlendirmelerin bu raporda da tekrarlandığı görülmüştür (EC, 2015: 46-47).

*2016 Türkiye Raporu'*nda, Ulaştırma politikası başlığına yönelik olarak, AB'nin havacılık ve deniz taşımacılığında teknik ve emniyet standartları ile güvenlik gibi alanlarda birçok alt başlıkta ortak kurallara sahip olduğu hatırlatılmış ve tüm ulaştırma türlerini kapsayan kaza inceleme kurumunun mkteseabatta öngörüldüğü üzere bu alanda düzenleyici makam olan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığından yeterli bağımsızlığa sahip olmadığı eleştirilmiştir. Havacılıkta alanında, Türkiye'nin, mkteseabata uyum konusunda ilerleme kaydetmekte olduğu; emniyet konuları da dahil olmak üzere kapsamlı bir havacılık anlaşmasıyla ilgilendiğini ifade ettiği; çeşitli

uygulama mevzuatlarını kabul ettiği ancak hava operasyonları veya uçak mürettebatı alanlarında önemli bir ilerleme kaydedilmediği belirtilerek SHGM'nin kapasitesinin Türk sivil havacılık sektörünün büyüklüğüne ve büyümesine ayak uyduramadığı; EASA ile havacılık emniyetinin tüm alanlarını kapsayan revize edilmiş çalışma düzenlemesinin öncelikli olarak sonuçlandırılması gerektiği ve Türkiye'nin, Tek Avrupa Gökyüzü girişimine katılım da dahil olmak üzere, EASA yönetim kuruluna katılım ve emniyete özel önem verilerek AB havacılık sisteminin tam bir parçası olmaya teşvik edilmekte olduğu belirtilmiştir. Ayrıca, yine daha önceki Raporlarda geçen, Türkiye ile Kıbrıs'taki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği ile Kıbrıs'ta kayıtlı veya bağlantılı ya da son uğrak limanı Kıbrıs'ta olan gemiler ve uçaklar üzerindeki kısıtlamalar ve sonuçları bu raporda da kayıt altına alınmıştır (EC, 2016b: 52-54).

2018 Türkiye Raporu'nda, 2016 yılından bu yana AB ve Türkiye'nin çok çeşitli havacılık konularında kapsamlı bir havacılık anlaşmasını müzakere etmekte olduğu; Türkiye'nin, EASA üyeliği de dahil olmak üzere AB havacılık sistemine tam olarak uyum sağlama isteğini belirttiğini ancak, düzenlemelerini müktesebat ile uyumlulaştırmak için bu konudaki çabaların geliştirmesi gerektiği; havacılık emniyeti konusunda hava operasyonları ve uçuş ekibine ile ilgili düzenlemelerde önemli bir ilerleme kaydedilmediği ifade edilerek SHGM, EASA ve EASA'nın hava trafik yönetimi ve hava seyrüsefer hizmetleri gibi konu başlıklarında değerlendirmelerde bulunduğu görülmüştür. Hava Trafik Yönetimi'nin bölgesel iş birliği eksikliği ile Türkiye ve Kıbrıs hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği ve Kıbrıs'ta kayıtlı veya bağlantılı ya da son uğrak limanı Kıbrıs'ta olan gemiler ve uçaklar üzerindeki kısıtlamalar hakkındaki konular bu rapor döneminde de güncelliğini korumaktadır (EC, 2018: 76-78).

2019 Türkiye Raporu'nda, havacılık sektöründe kapsamlı bir anlaşma için gerçekleştirilen müzakerelerin ve EASA ile yapılan çalışma düzenlemesinin Türkiye için iki önemli konu olduğu ifade edilmiş; Türkiye'nin, EASA'ya üye olmak da dahil olmak üzere AB havacılık sistemine bütünüyle uyum sağlamayı hedeflediği bu kapsamda EASA kurallarına dayanan çeşitli talimatlar yayımlandığı ve AB-Türkiye havacılık anlaşmasına ilişkin müzakerelerin yavaş da olsa devam ettiği raporda belirtilmiştir. Yeni İstanbul Havalimanı'nın Ekim 2018'de açıldığı bunun yanında SHGM ve EASA arasındaki çalışma düzenlemesinin yenilenmesi konusunda ilerleme kaydedilmediği; havacılık

sektöründeki yetersiz insan kaynağı göz önüne alındığında, Türkiye'nin havacılık eğitim akademisini tam anlamıyla faaliyete geçirmesinin gerekmekte olduğu belirtilmiştir. Daha önceki raporlarda yer alan, Türkiye ile Kıbrıs'taki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği ve Kıbrıs'ta kayıtlı veya bağlantılı ya da son uğrak limanı Kıbrıs'ta olan gemiler ve uçaklar üzerindeki kısıtlamalar konusu bu raporda da tekrarlanmıştır (EC, 2019c: 77-78).

2020 Türkiye Raporu'nda, Türkiye'nin, ulaştırma politikası alanına kısmen hazırlıklı olduğu ve temel sektör reformlarının tamamlanmasında bir miktar ilerleme sağlandığı ancak, Doğu Akdeniz'deki Türk sondaj faaliyetleri nedeniyle, Temmuz 2019 alınan Konsey kararları doğrultusunda, havacılık sektöründe kapsamlı bir anlaşmaya yönelik müzakerelerin askıya alındığı belirtilmiştir. AB müktesebatı kapsamında, ulaştırma alanına ilişkin Türkiye'nin, ulaştırma sektöründeki uyum düzeyini değerlendirmek ve eylem planlarını belirlemek için kapsamlı bir çalışma başlatmış olduğu; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının kurumsal yapısının değiştirildiği fakat Türkiye'nin henüz Ulaştırmada Temiz Enerji Paketi'ne uyum sağlamadığı ifade edilmiştir. Ulaştırma alanına yönelik olarak, ayrıca, Kıbrıs'ta kayıtlı, Kıbrıs'la ilgili olan veya son uğrak limanı Kıbrıs olan gemiler ve uçaklar üzerinde kısıtlamalar devam ettiği sürece, Türkiye'nin, bu fasılla ilgili AB müktesebatını tam olarak uygulayacak durumda olmayacağı daha önceki raporlarda yer aldığı gibi bu raporda da yerini almıştır. Türkiye'nin, havacılık alanında kısmen hazırlıklı olmakla birlikte, bu Rapor döneminde sınırlı ilerleme kaydettiği fakat SHGM ve EASA arasındaki çalışma düzenlemelerinin yenilenmesi konusunda ilerleme kaydedilmediği belirtilmiştir. Türkiye ile Kıbrıs'taki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği ve sonuçları ile özellikle hava trafik yönetimi ve havacılık emniyeti alanlarında daha fazla çabaya ihtiyaç olunması bu rapor döneminde kayıt altına alınan konulardandır (EC, 2020g: 82-83).

10.1.4. Diğer Belgeler

Yukarıda incelenen KOB, UP ve İlerleme Raporları dışında çalışmaya katkısı olabileceği değerlendirilen Diğer Belgeler⁸⁰, “Türkiye Tarafından Hazırlanan 2012 ve

⁸⁰ Diğer Belgeler başlığı altında incelenen “Türkiye Tarafından Hazırlanan 2012 ve 2013 Yılı İlerleme Raporları” ile “Avrupa Birliği'ne Katılım İçin Ulusal Eylem Planı (Ocak 2016-Aralık 2019)”nın ayrıntıları için Ek-3'e bakınız.

2013 Yılı İlerleme Raporları” ile “Avrupa Birliği’ne Katılım İçin Ulusal Eylem Planı (Ocak 2016-Aralık 2019)”, aşağıdaki paragraflarda genel olarak incelenmiştir.

Türkiye Tarafından Hazırlanan 2012 Yılı İlerleme Raporu’nun, havacılık alanı, genel olarak incelendiğinde; Yatay Havacılık Anlaşması’nın 2013 yılının ilk çeyreği içerisinde imzalanmasının planlanmakta olduğu; Türkiye ile Avrupa Komisyonu arasında bir “Sivil Havacılık Diyalogu” geliştirildiği ve havacılık emniyeti ile Türkiye’nin EASA yönetiminde temsili gibi birçok alanı kapsayacak kapsamlı bir havacılık anlaşması imzalanabilmesi için taraflar arasında görüşmelerin başladığı belirtilmiştir. Bu dönem içerisinde; sivil havacılık alanında çeşitli yönetmelik ve talimatlar, AB müktesebatı ile uyumlu şekilde düzenlenerek yürürlüğe girmiştir (ABB, 2012: 128-129). Türkiye Tarafından Hazırlanan 2013 Yılı İlerleme Raporu’nda ise, genel olarak, SHGM tarafından AB müktesebatına uyum amacıyla sivil havacılık alanında çeşitli yönetmelik ve talimatların yayımlandığı belirtilmiş ve havayolu taşımacılığı ile havacılık alanına yönelik idari kapasite çalışmaları kapsamında yapılan faaliyetler yer almıştır (ABB, 2013: 80-85).

Avrupa Birliği’ne Katılım İçin Ulusal Eylem Planı (Ocak 2016-Aralık 2019), 62. Hükümet döneminde iki aşamalı olarak hazırlanan ve uyum sürecinde Türkiye’nin başlıca yol haritalarından biri olup AB sürecinde atılacak adımları hem mevzuat uyumu hem de kurumsal ve idari yapılanmalar çerçevesinde somut bir biçimde ortaya koymaktadır (ABB, 2016a). Planda, Taşımacılık Politikası Faslı’nın katılım müzakerelerindeki mevcut durumu “siyasi blokaj nedeniyle müzakerelere açılmamakta” şeklinde ifade edilmiş ve Taşımacılık Politikası Faslı’nın Tarama Sonu Raporu’nun resmi olarak iletilmediği ancak gayriresmi bilgilere göre iki adet açılış kriterinin öngörülmekte olduğu; bunlardan ikinci kriterin ise havacılık alanına yönelik olduğu belirtilmektedir. İkinci kriter; Türkiye’nin, “Topluluk Tahsisi”nin tanınmasına yönelik bir sürece girmesinin gerektiği ve Avrupa Tek Hava Sahasına ilişkin AB mevzuatına aşamalı olarak uyumuna yönelik net bir strateji geliştirmesinin gerektiğini vurgulamaktadır. Geliştirilecek stratejinin ise, Güneydoğu Akdeniz Bölgesi’nde uygun düzeyde hava emniyetini sağlamaya yönelik gerekli iletişimin sağlanması amacıyla kabul edilebilir bir teknik çözüm içermesi yönünde olması beklendiği biçimindedir (ABB, 2016b: 112).

10.2. Türk Sivil Havacılık Sistemi'nin AB Uyumuna Yönelik Değerlendirmeler

Türkiye'de havacılık alanının AB uyumuna ilişkin süreci, AB Konseyi'nin hazırladığı Katılım Ortaklığı Belgeleri ve İlerleme Raporları ile Türkiye'nin Ulusal Programlardaki çalışmaları üzerinden yukarıdaki başlıklar altında detaylı olarak incelenmiş; bu başlık altında ise yukarıdaki incelemeler çerçevesinde elde edilen bilgilerden hareketle uyuma yönelik değerlendirmelerde bulunulmuştur.

Türkiye'nin kısa ve orta vadede aşama kaydetmesi gereken öncelikli alanlarını ortaya koymak amacıyla Avrupa Komisyonu tarafından 2001, 2003, 2006 ve 2008 yıllarında KOB'lar hazırlanmıştır. 2001 ve 2003 yıllarında Türkiye için hazırlanan KOB'larda, ulaştırma konusundaki müktesebatın üstlenilmesi için bir program benimsenmesi ve özellikle havacılık emniyeti ve hava trafik yönetimi konularında tam uyumun tamamlanması ile ulaştırma mevzuatının etkili bir şekilde uygulanması ve yürütülmesinin sağlanması, öncelikler arasında belirtilmiştir. 2001 ve 2003 yıllarında ulaştırma başlığı ve havacılık alanına yönelik AB Konseyi tarafından kısa sayılabilecek genel bir değerlendirme yapılmıştır.

İlk iki, 2001 ve 2003 yıllarına ait, KOB'da benzer ifadeler şeklinde yer alan değerlendirmeler 2006 yılı KOB'da tekrar etmiş, kurumsal yapıların uygulama ve icra kapasitelerinin iyileştirilmesine değinilmiş ayrıca kısa vade Ulaştırma Politikası öncelikleri arasına deniz ve hava ulaşımı bağlamında Kıbrıs bandıralı gemiler ve Kıbrıs ticaretine hizmet eden gemiler hakkındaki tüm kısıtlamaların ve üye devletlerin taşıyıcılarına tabiiyetleri temelinde ayrımcılık yapan havacılık anlaşma hükümlerinin kaldırılması dahil edilmiştir.

2008 yılı KOB'da Taşımacılık Politikası başlığı altında kısa vade öncelikler olarak; Güneydoğu Akdeniz bölgesinin hava emniyeti konusunda gelişme sağlanması, Tek Avrupa Hava Seması müktesebatına aşamalı bir şekilde uyumun sağlanması ve ECAC'nin sivil havacılık güvenliği alanındaki politika beyanatının ilgili hüküm ve şartlarına uyum sağlanması konularına yer verildiği görülmüştür. Orta vade öncelikler arasında ise müktesebatın, AB standartlarına uygun bir biçimde uygulanması için kapasitesinin güçlendirilmesi ve hava emniyeti ilgili olarak taşımacılık müktesebatına hukuki ve idari uyum çalışmalarının sürdürülmesi belirtilmiş olup, 2008 yılı KOB'un

daha önceki KOB'lara göre daha detaylı ayrıca emniyet ve güvenlik boyutundaki konuları önceleyen bir yaklaşımda olduğu değerlendirilebilir.

Komisyon'un 2001, 2003, 2006 ve 2008 yıllarında hazırlanmış KOB'lara karşılık; AB Müktesebatının üstlenilmesine ilişkin olarak Türkiye tarafından 2001, 2003 ve 2008 yıllarında üç adet UP hazırlanmıştır. 2001 Yılı UP'de, "Ortak Taşımacılık Politikası" altında yer alan "Havayolu Taşımacılığı"; "Piyasaya Giriş ve Piyasanın Düzenlenmesi", "Lisanslar", "Hava Aracı Gürültü Yayınları ve Gürültülü Uçaklar", "Teknik ve Güvenlik" olmak üzere dört başlık altında ele alınmıştır. Genel olarak, her bir başlık ile ilgili olarak mevcut durum açıklanmış, sorumlu kuruluşlar belirtilmiş, yapılması gerekenler kısa ve orta vade olmak üzere bir takvime bağlanmıştır.

2001 Yılı UP'de, yukarıda incelenen başlıklar kapsamında yapılması gereken mevzuat ve teknik düzenlemelerin yanında kurumsal değişiklikler ve ihtiyaçlar konusunun ağırlıklı olduğu ve genel olarak; SHGM'nin, otonom ve yaptırım gücü yüksek bir yapıya kavuşturulması; yeni bir kurumsal yapılanma gerekliliği ve kurumsal kapasitesinin güçlendirilmesi; SHGM'nin personel sayısının sektörü denetleyebilecek düzeye çıkarılması gerekliliği; yeni düzenlemelerin uygulanması için personelinin nitelik ve nicelik bakımından takviye edilmesi ile eğitim ihtiyacına yönelik yapılan değerlendirmeler dikkat çekici ve önemlidir.

2003 Yılı UP'de, JAA'ya üyelik kapsamında gerçekleştirilen JAR düzenlemelerine yönelik çalışmaların, uyum konusunda katkı sağlayacağı yanında, yapılan kanun ve yönetmelik değişiklikleri sayesinde çeşitli AB düzenlemelerine uyum sağlanmış olmasının ayrıca EUROCONTROL Teşkilatına üye olunarak EUROCONTROL Konvansiyonunun kabul edilmiş olmasının belirtilmesi, havayolu taşımacılığı alanındaki AB müktesebatının üstlenilmesi ve uygulanması açısından önemli gelişmeler olarak değerlendirilebilir.

2003 Yılı UP'de; havayolu taşımacılığı alanına yönelik ve Ulaştırma Bakanlığı sorumluluğunda gerçekleştirilen ve AB mevzuatına uyum kapsamında hazırlanması planlanan Türk mevzuatları genel olarak; personel ve hava taşıyıcılarının lisanslandırılması slot tahsisi, sivil havacılık alanında teknik gereksinimler ve idari prosedürlerin uyumlaştırılması, sivil havacılık kaza ve olaylarının araştırılması gibi çeşitli

konularda olduğu ve bunların uyum açısından son derece önemli olduğu değerlendirilmektedir. Bunun yanında SHGM'nin yapısının değiştirilerek finansal ve teknik açıdan özerk bir yapının oluşturulması, personel istihdamı ve personelin teknik eğitimi ile uygulamaların takibine yönelik konularda adımların atılması buna yönelik planlamaların yapılmasının o dönemde uyum konusunda uzak bir noktada bulunulduğunun göstergesi olarak değerlendirilebilir.

2008 Yılı UP'nin havacılık alanında, Tek Avrupa Hava Sahası ile ilgili müktesebata kademeli olarak uyum sağlanması için net bir strateji belirlenmesi ve ECAC'ın sivil havacılık güvenliği alanındaki konularına yönelik uyum çalışmaları öncelik olarak ifade edilmiştir. UP'da, yürürlükteki AB mevzuatı kapsamında, UB, SHGM ve DHMİ sorumluluğunda çeşitli konularda çalışmaların yapılacağı ve çıkartılması planlanan mevzuatların 2009 ve 2011 yılları arası ve sonrası ile tam üyelik perspektifi çerçevesinde ele alınacağı planlandığı raporda belirtilmiş ancak mevzuatın uyumu ve uygulanması için gerekli kurumsal yapılanma ihtiyaçlarına yönelik bir takvim ve herhangi bir kurumsal yapılanma tedbiri ile bunlara yönelik herhangi bir finansman ihtiyacının öngörülmediği görülmektedir. Burada ele alınan konuların uyum konusunda önemli alanlara yönelik olmaları ancak gerçekleştirilme zaman aralığı açısından uzun bir dönemin planlanmış olması dikkat çekicidir.

KOB ve UP dışında, adaylık statüsü kazanılmasıyla beraber AB Komisyonu tarafından hazırlanmaya başlanan bir belge olan "*İlerleme Raporları*" ile üyelik sürecinde bulunan aday ülkelerin uyum konusunda kaydettiği gelişmeleri katılım öncesi stratejinin bir parçası olarak düzenli bir şekilde AB Konseyi'ne rapor edilmektedir. Bu kapsamda Türkiye'ye ilişkin 1998 yılında yayımlanan ilk rapordan bugüne kadar 22 adet ilerleme raporu yayımlanmıştır.

1998 ve 1999 Türkiye Düzenli İlerleme Raporlarında, Hava taşımacılığı alanına yönelik, Komisyon'un, muhtemel bir hava taşımacılığı anlaşması konusunda müzakerelere hazırlık olarak keşif niteliğinde görüşmeler teklif etmiş olduğu ancak söz konusu görüşmelerin henüz başlamadığının belirtildiği; 2000 Türkiye Düzenli İlerleme Raporu'nda ise, havayolu sektöründe ilerleme olduğunun söylenemeyeceği ve hava taşımacılığı alanında Türkiye'nin, Ortak Havacılık Düzenlemeleri'ne katılmaya

hazırlanmakta olduğunun belirtilmiş olmasından, bu yıllara ait dönemde önemli gelişmelerin sağlanamadığının söylenebileceği değerlendirilmektedir.

2001 Türkiye Düzenli İlerleme Raporu'nda; havayolu taşımacılığı alanında, Türkiye'nin rapor tarihine kadar diğer aday ülkeler ile birlikte Avrupa Ortak Havacılık Alanı sürecine girmek için herhangi bir çaba göstermediği ancak hava taşımacılığından sorumlu Sivil Havacılık Otoritesi'nin ise yeniden yapılandırıldığı ve Türk havacılık sektörünün özelleştirilme çalışmalarının devam etmekte olduğu konusundaki değerlendirmeler yer almıştır. 2002 Türkiye Düzenli İlerleme Raporu'nda, hava taşımacılığı alanında, kayda değer bir gelişme olmadığı; Türkiye'nin sektördeki müktesebat ile mevzuat uyumu sürdürmesi ve ayrıca Ortak Havacılık Gereklilikleri'nin kademeli olarak uygulanmasına devam etmesinin gerektiği; ayrıca, Türkiye'nin, rekabetin daha da geliştirilmesine katkıda bulunacak bir sivil havacılık otoritesi oluşturmayı amaçlamakta olduğu şeklindeki değerlendirmeler yapılmıştır. 2001 ve 2002 rapor dönemlerinde yapılan bu değerlendirmelerden, gelişmelerin genel olarak olumsuz olduğu, müktesebat ile mevzuat uyumunun sürdürülmesi gerektiği ve Sivil Havacılık Otoritesi'nin yapılandırılması konusunda yapılan değerlendirmelerin ise son derece önemli olduğu söylenebilir. 2003 ve 2004 rapor dönemlerinde müktesebat ile mevzuat uyumu konusunda ilerlemenin ya da gelişmelerin olmadığı yönündeki tekrarların devamı yanında havacılık emniyeti ile hava trafik yönetimi konularına yoğunlaşılması ve 2001 yılında Türkiye'nin JAA tam üyesi olmasının hatırlatılması ile JAR'ların istikrarlı şekilde uygulanması gerektiğinin vurgulanması uyum açısından önemlidir. Genel olarak bu yıllardaki değerlendirmeler olumlu değildir.

2005 Türkiye İlerleme Raporu'nda, hava taşımacılığı müktesebatına ilişkin olarak sınırlı ilerleme kaydedildiği; pilotlarının lisanslandırılmasına ve onaylı bakım kuruluşlarına yönelik düzenlemelerin yayımlandığı fakat Türkiye'nin müktesebata genel uyumunun sınırlı kaldığı; JAR ve EUROCONTROL standartlarının uygulama düzenlemelerine dönüştürülmesinde ilerleme sağlanması gerektiği ve özerk bir kaza inceleme biriminin kurulması gerektiği ayrıca SHGM'nin idari kapasitesinin güçlendirilmesi gerekliliği ile THY'nin konumunu korumaya yönelik mevcut uygulamaların gözden geçirilme gerekliliği ifade edilmiştir. Bununla birlikte, Kıbrıs Havayolları'na ve diğer Kıbrıs ulaştırma şirketlerine uygulanan kısıtlamalar ile Türk ve

Kıbrıs sivil havacılık otoriteleri arasındaki iletişim konusunda ilerleme kaydedilememesi durumu yanında Türkiye'nin yatay anlaşma müzakereleri ve Topluluk hava taşıyıcılarının çalışmasına izin verilmesi ile milliyetlerine göre ayırım yapılmamasının gerekmekte olması Raporda vurgulanmıştır. 2005 Raporu'nun havacılık alanı açısından daha önceki yıllara göre detaylı olarak ele alınmış olduğu ve birçok konuda değerlendirmelerin bulunduğu görülmekle birlikte, bu rapor döneminde, teknik değerlendirmelerin yanında Kıbrıs ulaştırma şirketlerinin Türk ulusal hava sahasını kullanımları ile Türk ve Kıbrıs sivil havacılık otoriteleri arasındaki iletişime uygulanan kısıtlamalar hakkındaki olumsuz değerlendirmelerin yapılmış olması dikkat çekicidir. 2006 Türkiye İlerleme Raporu'nda hava taşımacılığı alanında bazı ilerlemeler ile SHGM'nin özerklik, yeniden yapılanma ve işe alımlar konusunda, önceki yıla göre olumlu değerlendirmelerin olduğu ancak yatay havacılık anlaşması ve Topluluk tahsisi konusunda eleştiride bulunduğu ayrıca Kıbrıs gemi ve uçaklarına uygulanan kısıtlamalar ile hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcıları arasındaki iletişim kısıtlamaları konusunda ilerleme olmamasının tekrardan vurgulandığı görülmüştür.

2007 Türkiye İlerleme Raporu'nda, ulaştırma politikası alanına yönelik olarak yapılan değerlendirmede, Kıbrıs bayrağı taşıyan veya uğradığı son liman Kıbrıs'ta olan gemi ve uçakların taşıdığı malların serbest dolaşımı üzerindeki sınırlamalar devam ettiği müddetçe, Türkiye'nin "*Taşımacılık Politikası*" faslına ilişkin müktesebatı tam olarak uygulayabilecek durumda olmayacağı vurgulanmıştır. Hava taşımacılığı alanında bazı ilerlemeler kaydedildiği; olay raporlaması, lisanslandırılma ve sertifikalandırılma konularında çeşitli uygulama mevzuatlarının kabul edilmiş olduğu belirtilmiştir. 2007 yılı Raporu'nda hava taşımacılığı alanında bazı ilerlemeler ile SHGM'nin özerk bir yapı olarak gelir elde etmesi ve yeniden yapılanma yanında işe alımlar konusunda ve bazı uygulama mevzuatlarının yapılmış olması nedeniyle olumlu değerlendirmelerin olduğu ifade edilmiş olmasına rağmen Kıbrıs bayrağı taşıyan veya uğradığı son liman Kıbrıs'ta olan gemi ve uçaklara yönelik sınırlamaların devam ettiği sürece "*Taşımacılık Politikası*" faslına ilişkin müktesebatı tam olarak uygulayabilecek durumda olmayacağının vurgulanması son derece önemlidir. Bunların yanında, yatay hava taşımacılığı anlaşması, Topluluk tahsisi ve Türkiye ile Kıbrıs hava kontrol merkezleri arasında iletişim eksikliği konuları önceki raporlarda olduğu gibi devam etmektedir ve bir değişiklik yoktur.

2008 Türkiye İlerleme Raporu'nda EASA Part-66 ve Part-147 Yönetmeliklerine uyum konusu yanında slot tahsisi, yer hizmetleri, yolcu hakları ve bakım sistemleri konusundaki mevzuat çalışmaları hakkındaki ilerlemeler ile SHGM'nin uçak bakımı konusunda EASA akreditasyonu önemlidir. Ancak bu teknik alanlardaki uygulama kapasitesinin yetersiz olduğu konusunun belirtilmiş olması dikkat çekicidir. Kıbrıs bayrağı taşıyan veya uğradığı son liman Kıbrıs'ta olan gemi ve uçaklara yönelik sınırlamalar ile ilgili durum bu raporda da tekrarlanmıştır. Tek Avrupa Hava Sahası, Hava Trafik Yönetimive Türkiye ile Kıbrıs hava trafik kontrol merkezleri arasında iletişim eksikliği konuları önceki yıllarda olduğu gibi raporda belirtilmiş olup bu konularda kayda değer bir değişiklik yoktur.

2009 Türkiye İlerleme Raporu'nda, Kıbrıs bayrağı taşıyan veya uğradığı son liman Kıbrıs'ta olan gemi ve uçaklara yönelik sınırlamalar konusu ile Kıbrıs hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği konularına yönelik eleştirinin devam etmesi; SHGM'nin, EASA tarafından akreditasyonu çerçevesinde AB standartlarında işlemler yapabilmesi ve EASA ile ilişkilerin yasal bir zeminde geliştirilmesi önemli gelişmelerdir. 2010 Türkiye İlerleme Raporu'nda, Kıbrıs ile ilgili gerek Kıbrıs bayrağı taşıyan veya uğradığı son liman Kıbrıs'ta olan gemi ve uçaklara yönelik sınırlamalar ve gerekse Türkiye ile Kıbrıs hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği konularında gelişme olmayıp sorunun devam etmesi ve konunun vurgulanması önemlidir. İlk defa hava taşımacılığı alanında iyi bir ilerleme kaydedildiğinin söylenebileceği ile AB-Türkiye Yatay Havacılık Anlaşması ve Tek Avrupa Hava Sahası Girişimi konusundaki olumlu gelişmeler dikkat çekicidir. SHGM ile ilgili olumlu gelişmeler vardır. 2008 Türkiye İlerleme Raporu'nda, Türkiye-Kıbrıs arasındaki gemi ve uçaklara yönelik sınırlamalar ve hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği konuları tekrarlanmış olduğu görülmekle beraber SHGM'nin kurumsal ve teknik kapasitesinin yanında personel yapısı açısından eleştirilmesi önemlidir.

2012 Türkiye İlerleme Raporu'nda gerek ulaştırma gerek ise hava taşımacılığı alanında bazı ilerlemelerin olduğu belirtilmiş olsa da insan kaynakları ve teknik kapasite ile Avrupa Hava Sahası'na katılım ve emniyet konularına yönelik olumsuz değerlendirmeler dikkat çekici ve önemlidir. Bunların yanında, SHGM'nin çeşitli düzenlemeleri onayladığı ve kapasitesini artırmış olduğu Rapora yansımıştır. Daha

önceki raporlarda olduğu gibi bu rapor döneminde de Türkiye ile Kıbrıs hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği kapsamındaki olumsuz değerlendirmelerin devam ettiği görülmektedir.

2013 Türkiye İlerleme Raporu'nda, hava taşımacılığı alanında, Türkiye'nin AB havacılık sistemine tam uyumu için teknik hazırlıkların devam ettiği ve Türkiye'nin Yatay Havacılık Anlaşması'nı imzalamasının beklenmekte olduğu ifade edilmiştir. Raporla, genel olarak, SHGM tarafından yönetmeliklerin yayımlanmış olması olumlu olmakla birlikte Yatay Havacılık Anlaşması, Hava trafik Yönetimi ve Türkiye ve Kıbrıs arasındaki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği konularına olumsuz atıfların devamı önemlidir. 2014 Türkiye İlerleme Raporu'nda, Yatay Anlaşma'nın havacılık alanında uyum için önemli bir kilometre taşı olduğu ve hala imzalanmayı beklediği; SHGM'nin yeni personel istihdam ettiği ve EASA gerekliliklerine uyum sağlamak için yönetmelikler çıkardığı olumlu olarak değerlendirilmekle beraber, Hava Trafik Yönetimi'nin bölgesel iş birliği eksikliği ile Türkiye ve Kıbrıs hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği hakkındaki olumsuz değerlendirmelerin ise bu rapor döneminde de tekrarlandığı görülmektedir. 2015 Türkiye İlerleme Raporu'nda, daha önceki raporlarda tekrar eden olumsuz değerlendirmelerin yanında SHGM ve EASA konusundaki değerlendirmelerin önemli olduğu düşünülmektedir.

2016 Türkiye Raporu'nda, Ulaştırma politikası başlığına yönelik olarak, AB'nin havacılık ve deniz taşımacılığında teknik ve emniyet standartları ile güvenlik gibi alanlarda birçok alt başlıkta ortak kurallara sahip olduğu hatırlatılmış ve tüm ulaştırma türlerini kapsayan kaza inceleme kurumunun müktesebatta öngörüldüğü üzere bu alanda düzenleyici makam olan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığında yeterli bağımsızlığa sahip olmadığı eleştirilmiştir. Türkiye'nin, müktesebata uyum konusunda ilerleme kaydetmekte iken hava operasyonları veya uçak mürettebatı alanları ile SHGM'nin idari kapasitesi yanında EASA ve emniyet konusundaki olumsuzluklar ile Türkiye'nin özellikle sivil havacılık alanında idari kapasiteyi güçlendirmek için daha fazla çalışmaya ihtiyacı olduğunun belirtilmesi önemli olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca Hava Trafik Yönetimi'nin bölgesel iş birliği eksikliği ile Türkiye ve Kıbrıs hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği ve Kıbrıs'ta kayıtlı veya bağlantılı

ya da son uğrak limanı Kıbrıs'ta olan gemiler ve uçaklar üzerindeki kısıtlamalar konularına yönelik bu rapor dönemi için devam etmekte olduğu dikkat çekicidir.

2018 Türkiye Raporu'nda, 2016 yılından bu yana AB ve Türkiye'nin çok çeşitli havacılık konularında kapsamlı bir havacılık anlaşmasını müzakere etmekte olduğu; Türkiye'nin, EASA üyeliği de dahil olmak üzere AB havacılık sistemine tam olarak uyum sağlama isteğini belirttiğini ancak, düzenlemelerini müktesebat ile uyumlulaştırmak için bu konudaki çabaların geliştirmesi gerektiği ve bu rapor döneminde, önceki rapor dönemlerinde yer alan birçok konuya yönelik benzer değerlendirmelerin yapıldığı ve ilerleme kaydedilemediği görülmektedir. 2019 Türkiye Raporu'nda, havacılık sektöründe kapsamlı bir anlaşma için gerçekleştirilen müzakerelerin ve EASA ile yapılan çalışma düzenlemesinin Türkiye için iki önemli konu olduğu ifade edilmiştir. Bu Rapor dönemi için Yeni İstanbul Havalimanı'nın 2018 yılında açılması önemli bir gelişme olarak değerlendirilebilir. Havacılık alanına yönelik gelişmelerin yavaş da olsa devam etmesi ve Türkiye'nin EASA'ya ve AB havacılık sistemine bütünüyle uyum sağlamayı hedeflemesi ise olumlu gelişmelerdir. Ancak SHGM ve EASA arasındaki çalışmalar ile havacılık alanında insan kaynağının yetersizliği konularına yönelik olumsuz değerlendirmeler yanında Türkiye ile Kıbrıs'taki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği ve Kıbrıs'ta kayıtlı veya bağlantılı ya da son uğrak limanı Kıbrıs'ta olan gemiler ve uçaklar üzerindeki kısıtlamalar konusunun uyum açısından önemini koruduğu ve bu aşamada önemli bir engel olduğu söylenebilir.

2020 Türkiye Raporu'nda, Türkiye'nin, ulaştırma politikası alanına kısmen hazırlıklı olduğu ve temel sektör reformlarının tamamlanmasında bir miktar ilerleme sağlandığı ancak, Doğu Akdeniz'deki Türk sondaj faaliyetleri nedeniyle, Temmuz 2019 alınan Konsey kararları doğrultusunda, havacılık sektöründe kapsamlı bir anlaşmaya yönelik müzakerelerin askıya alındığı belirtilmiştir. 2020 Rapor döneminde, Türkiye'nin, ulaştırma politikası alanına kısmen hazırlıklı olması, 2019 tavsiyelerinin çoğunun geçerliliğini koruması ve bununla birlikte temel sektör reformlarının tamamlanmasında bir miktar ilerleme sağlandığının belirtilmiş olmasının yanında Doğu Akdeniz'deki Türk sondaj faaliyetleri nedeniyle, havacılık sektöründe kapsamlı bir anlaşmaya yönelik müzakerelerin askıya alındığının belirtilmiş olması uyum konusunda gelinen nokta açısından en dikkat çekici ve önemli gelişmedir. Bunun yanında, Türkiye'nin AB

müktesebatı kapsamında, ulaştırma alanına ilişkin olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının kurumsal yapısını değiştirmiş olması ve Türkiye'nin, ulaştırma sektöründeki uyum düzeyini değerlendirmek ve eylem planlarını belirlemek için kapsamlı bir çalışma başlatmış olması olumlu gelişmeler olarak değerlendirilebilir. Ancak Kıbrıs'ta kayıtlı veya bağlantılı ya da son uğrak limanı Kıbrıs'ta olan gemiler ve uçaklar üzerindeki kısıtlamalar konusundaki olumsuz durumun devamı, uyum konusunda geçmiş raporlardan bugüne önemini koruyan önemli bir kısıt olarak değerlendirilmelidir. Türkiye'nin havacılık alanında kısmen hazırlıklı olmakla birlikte, bu Rapor döneminde sınırlı ilerleme kaydetmesi fakat SHGM ve EASA arasındaki çalışma düzenlemelerinin yenilenmesi konusunda ilerleme kaydedilmediğinin belirtilmesi de önemlidir. Türkiye ile Kıbrıs'taki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği ve sonuçları ile özellikle hava trafik yönetimi ve havacılık emniyeti alanlarında daha fazla çabaya ihtiyaç olunması bu rapor döneminde kayıt altına alınan ve önceki dönemlerde de tekrar edilen konulardan olup uyum açısından önem arz etmektedir.

Yukarıda incelenen KOB, UP ve İlerleme Raporları dışında uyum konusunda değerlendirmeye katkı sağlayabilecek Diğer Belgeler olan “Türkiye Tarafından Hazırlanan 2012 ve 2013 Yılı İlerleme Raporları” ile “Avrupa Birliği'ne Katılım İçin Ulusal Eylem Planı (Ocak 2016-Aralık 2019)” dır. 2012 Yılı Raporu için Yatay Havacılık Anlaşması'nın 2013 yılının ilk çeyreği içerisinde imzalanmasının planlanmakta olması, Türkiye ile Avrupa Komisyonu arasında bir Sivil Havacılık Diyaloğunun geliştirildiğinin ve havacılık emniyeti ile Türkiye'nin EASA yönetiminde temsili gibi birçok alanı kapsayacak kapsamlı bir havacılık anlaşması imzalanabilmesi için taraflar arasında görüşmelerin başladığının belirtilmiş olması önemli gelişmeler olup uyum konusunda olumlu gelişmeler olarak görülebilir. Türkiye Tarafından Hazırlanan 2013 Yılı İlerleme Raporu'nda ise, SHGM tarafından AB müktesebatına uyum amacıyla sivil havacılık alanında çeşitli yönetmelik ve talimatların yayımlanması ve havayolu taşımacılığı ile havacılık alanına yönelik idari kapasite çalışmaları kapsamında yapılan faaliyetler uyum açısından önemli gelişmeler olarak değerlendirilebilir.

62'nci Hükümet döneminde iki aşamalı olarak hazırlanan ve uyum sürecinde Türkiye'nin başlıca yol haritalarından biri olup AB sürecinde atılacak adımları hem mevzuat uyumu hem de kurumsal ve idari yapılanmalar çerçevesinde somut bir biçimde

ortaya koyan “Avrupa Birliği’ne Katılım İçin Ulusal Eylem Planı”nda, Taşımacılık Politikası Faslı’nın “siyasi blokaj nedeniyle müzakerelere aılamamakta” olduğu ifade edilmiştir. Planda, Taşımacılık Politikası Faslı’nın Tarama Sonu Raporu’nun resmi olarak iletilmediği ancak gayrı resmi bilgilere göre iki adet açılış kriterinin öngörülmekte olduğu; bunlardan ikinci kriterin ise havacılık alanına yönelik olduğu belirtilmiş ve Türkiye’nin, “Topluluk Tahsisi”nin tanınmasına yönelik bir sürece girmesinin gerektiği yanında Avrupa Tek Hava Sahasına ilişkin AB mevzuatına aşamalı olarak uyumuna yönelik net bir strateji geliştirmesinin gerektiğini vurgulamıştır. Plan’ın Taşımacılık Politikası Faslı içerisinde ve “nmzdeki Dönemde Atılacak Adımlar” başlığı altında, “Havacılık Alanına Yönelik İkinil Mevzuat Kapsamında Yapılacaklar” için bir tablo oluşturulmuş; tablo ile, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) ve SHGM sorumluluğunda “İkinil Mevzuat” kapsamında yapılacak çalışmalar planlanmıştır. Bu kapsamda Genel Havacılık Yönetmeliğinde, Havacılık Sağlık Talimatında, Uçakla Ticari Hava Taşıma İşletmeciliği Operasyon Usul ve Esasları Talimatında ve Uçuş Ekibinin Lisanslandırılması Talimatında değişiklik yapılması ile diğer alanlarda uyuma yönelik yeni talimat ve yönetmelik çalışmaları planlanmıştır. Bu alışmalar uyum açısından önemlidir.

nceki başlıklar altında incelenen ve bu başlık altında değerlendirilen KOB, UP, İlerleme Raporları ve Diğer Belgelerden, günümüze kadar olan süreçte, sivil havacılık alanında önemli gelişmelerin kaydedildiği görülmektedir. Belgeler birlikte değerlendirildiğinde, Genel olarak 2005 yılına kadar hava taşımacılığı alanında, kayda değer bir gelişme olmadığı ya da sınırlı ilerleme kaydedildiği, müktesebat ile mevzuat uyumunun sağlanmasına yönelik çalışmaların yavaş ilerlediği ayrıca liberalleşen iç pazar ve artan talebin gelişmelerin hızlanmasında önemli bir etkisinin olduğu söylenebilir. Bu dönemde, özel havayolu firmalarının pazara girmesine olanak sağlayan yasal düzenlemelerin yapılmış olması ve ICAO, EUROCONTROL, ECAC ile JAA gibi kuruluşlara ye olunması, uluslararası kurallara daha sıkı uyma ve onlara uymayı gözeterek gelişme zorunluluğunu getirmiş, bu da Türkiye’nin teknik açıdan AB’ye uyumu konusunda olumlu katkıda bulunmuş ve Türkiye’nin uyumunu hızlandırmıştır. Fakat Kıbrıs Havayolları’na ve diğer Kıbrıs ulaştırma şirketlerine Türk Ulusal Hava Sahası’nı kullanmaları için uygulanan kısıtlamalar ile Türk ve Kıbrıs sivil havacılık otoriteleri arasındaki iletişime uygulanan kısıtlamalar konusunda ilerleme

kaydedilememesi durumu ve bir aday ülke olarak Türkiye'nin, "yatay anlaşma" imzalamak konusundaki durumuna yönelik atıflar ve Topluluk hava taşımacıları arasında milliyetlerine göre ayırım yapılmamasının gerekmekte olduğu konuları siyasi açıdan çözüme ulaştırılması gereken ve uyum açısından ele alınması gereken alanlardır.

2006 yılından günümüze kadar olan uzun bir zaman aralığında; hava taşımacılığı alanında zaman zaman olumsuz atıflar olsada genel olarak ilerleme kaydedildiği görülmektedir. Bu kapsamda AB mevzuatına uyumda ilerlemelerin olduğu ancak düzenlemelerin müktesebat ile uyumlulaştırması için daha fazla çaba gösterilmesi gerektiği söylenebilir. SHGM'nin yeniden yapılanmasının tamamladığı, SHGM'ye kanunla mali ve teknik özerklik verildiği ve bu dönemin başlarında EASA'nın, uçak bakımı alanında SHGM'yi akredite ettiği ayrıca SHGM'nin hava operasyonları ile ilgili teknik gereksinimleri ve idari prosedürleri AB ve EASA ile uyumlu hale getirmek için çalıştığı, müktesebat ile uyum sağlamak için yönetmelikler çıkardığı ve genel olarak gelişmelerin olumlu yönde olduğu görülmektedir. Ancak SHGM'nin kurumsal ve teknik kapasitesinin yanında insan kaynakları kapasitesinin sektör büyüme hızını takip edemediği ve personel devir hızının yüksek olduğu gibi eleştirilerin zaman içerisinde yer aldığı ve SHGM ile EASA arasında geliştirilen çalışma düzenlemeleri konusunda ilerleme kaydedilmediği konusunda atıfaların olduğu görülmektedir. Bunun teknik alanlara yönelik uyum konusunda ilerleme kaydedilmesi ve geliştirilmesi gereken alanlar olduğu açıktır ve bu alanlarda daha fazla çabaya ihtiyaç vardır. Bununla birlikte; yine bu dönemler için, Türkiye'nin, Komisyon ile henüz bir "yatay havacılık anlaşması" müzakerelerine katılmadığı ve Topluluk hukuku kapsamında temel bir gereklilik olan Topluluk tahsisini kabul etmediği yer almıştır. Konu bu gelişmeler bağlamında değerlendirildiğinde, Türkiye ve AB Komisyonu arasında yatay havacılık anlaşması imzalanması ve Topluluk tahsisinin kabul edilmesinin, anlaşmanın tüm AB'ye üye ülkeleriyle imzalanmış olacağı ve bunun Türk hava sahası ve limanlarını bir AB üyesi ülkesi olan Kıbrıs Rum Kesimi uçaklarına ve gemilerine açma anlamına geleceğidir. Bu kapsamda, taşımacılık politikası faslının, 11 Aralık 2006 tarihinde Genel İşler ve Dış İlişkiler Konseyi tarafından kabul edilen ve 14-15 Aralık 2006 tarihinde Avrupa Konseyi tarafından onaylanan Türkiye ile ilgili kararların yer aldığı sekiz fasıldan biri olduğu ve Kıbrıs bayrağı taşıyan veya uğradığı son liman Kıbrıs'ta olan gemi ve uçakların taşıdığı malların serbest dolaşımı üzerindeki sınırlamalar devam ettiği müddetçe, Türkiye'nin bu

fasla ilişkin müktesebatı tam olarak uygulayabilecek durumda olmayacağı”nın belirtilmiş olması son derece önemlidir. Bunlar, ilk dönemlerdeki gibi bu dönemler içinde gündemdeki yerini koruyan konular olup siyasi açıdan ele alınması gereken konulardır.

Tüm bu gelişmeler yanında özellikle son yıllarda yayımlanmış olan ilerleme raporları kapsamında genel olarak olumsuz bir perspektif göze çarpmaktadır. Bunlar genel olarak, SHGM ve EASA arasındaki çalışma düzenlemelerinin yenilenmesi konusunda ilerleme kaydedilmediği; Türkiye ile Kıbrıs’taki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği sorunu; Kıbrıs’ta kayıtlı veya bağlantılı ya da son uğrak limanı Kıbrıs’ta olan gemiler ve uçaklar üzerindeki kısıtlamalar ve bu kısıtlamaların devam ettiği sürece, Türkiye’nin bu fasılla ilgili müktesebatı tam olarak uygulayacak durumda olamayacağı şeklinde ifade edilmekte olup neredeyse büyük bir kısmı özellikle yukarıda da belirtildiği gibi teknik özellikleri yanında siyasi açıdan ele alınması gereken konulardır. Önceki raporlarda yer alan ve 2018 raporunda, *“havacılık alanına yönelik olarak 2016 yılından bu yana AB ve Türkiye’nin, çevre, ticari fırsatlar, rekabet, güvenlik, emniyet ve hava trafik yönetimi gibi çok çeşitli havacılık konularında düzenleyici iş birliği ve uyumun yanı sıra pazara erişimi kapsayan kapsamlı bir havacılık anlaşmasını müzakere etmekte olduğu”* şeklinde belirtilen ancak son yayımlanan 2020 yılı raporunda *“Doğu Akdeniz’deki Türk sondaj faaliyetleri nedeniyle, Temmuz 2019 Konsey kararları doğrultusunda, havacılık sektöründe kapsamlı bir anlaşmaya yönelik müzakerelerin askıya alındığı”*nın belirtilmiş olması bu alanda kritik bir noktaya gelindiğinin somut görüntüsüdür.

BEŞİNCİ BÖLÜM

GENEL DEĞERLENDİRME

11. BULGULAR, ÖNERİLER VE GENEL SONUÇ

Bu başlık altında çalışma ile ilgili bulgular ve öneriler ile sonuca yönelik değerlendirmeler sunulmuştur.

11.1. Bulgular ve Öneriler

Bulgu 1:

Araştırma kapsamında yapılan incelemelerden; AET'yi kuran 1957 Roma Antlaşması ile gündeme gelen, AB'nin ekonomik ve sosyal bütünleşmesinin temel unsurlarından biri olan AB Ulaştırma Politikasının, genel olarak AB toplumunun ekonomik, sosyal ve çevresel ihtiyaçlarına yanıt vermenin yanında, bütünleşmiş ve rekabetçi bir ulaştırma sistemi kurmayı hedeflediği; AB Ulaştırma Politikası ile iç pazarın tamamlanmasının, uluslararası iş birliğinin teşvik edilmesinin, sürdürülebilir kalkınmanın sağlanmasının, ulaşım ağlarının Avrupa geneline genişletilmesinin ve güvenliğin artırılmasının amaçlanmakta olduğu görülmüştür.

“AB Ulaştırma Politikası ve onun alt sektörü olan Hava Taşımacılığı Politikası ile amaçlanan nedir?” sorusu bağlamında, bütünleşmiş ve rekabetçi bir ulaştırma sisteminin kurulmasının hedeflendiği, AB toplumunun ekonomik, sosyal ve çevresel ihtiyaçları için son derece önemli ve genel olarak ulaşım alanında mevcut AB standartlarını yansıtan AB Ulaştırma Politikası'nın, Türkiye ve AB arasında yer alan en kapsamlı katılım müzakere başlıklarından biri olduğu; ancak, yayımlanan belgelerde genel olarak, Türkiye'nin AB Ulaştırma Politikası'na uyum kapsamında bazı ilerlemeler kaydetmesine rağmen bu alandaki gelişmelerin yetersiz olduğu ve bu alanda yapılması gereken çalışmaların bulunduğu söylenebilir.

Öneri 1:

Üç kıtanın geçiş yollarındaki coğrafi konumu nedeniyle Avrupa, Orta Asya ve Ortadoğu arasında bir kavşak ve doğal bir köprü durumunda olan Türkiye, ulaşım

ağlarının odak noktasında bulunan bu stratejik konumu ile ulaştırma açısından büyük bir potansiyele sahiptir. Türkiye'nin kıtalar ve bölgeler arası bu avantajlı konumu, stratejik bir çerçevede değerlendirilerek, merkezinde olduğu bölgeler arasında ve ötesinde, gerek ticari, ekonomik ve yatırım açısından gerekse siyasi, sosyal ve kültürel açıdan olumlu bir perspektifte değerlendirilmelidir. Bu avantaj, AB Ulaştırma Politikası çerçevesinde daha kapsamlı bir şekilde ele alınarak hem AB müktesebatına uyum hem de yapılan uygulamalar açısından eksiklikleri tamamlama yönünde olmalıdır.

Bulgu 2:

Araştırma kapsamında yapılan incelemelerden; AB Ulaştırma Politikası'nın, genel olarak kara, hava, deniz, demiryolu, enerji hatları, iç suyu ve şehir içi ulaşımını içermekte olduğu; hava taşımacılığı alanında ise pazara erişim, havacılık emniyeti ve güvenliği, yolcu hakları, çevresel koşullar, hava trafik yönetimi ve dış havacılık politikası gibi konuların AB tarafından önemli unsurlar olarak değerlendirildiği görülmüştür. AB'nin son 30 yılda, hava taşımacılığı alanına yönelik olarak bölgesel pazar bütünleşmesi ve serbestleşme konusunda dünyanın en büyük ve en başarılı örneğini yarattığı; hava taşımacılığı alanında hem ekonomik hem de düzenleyici ortam açısından önemli gelişmeler sağlandığı bununla birlikte tek AB havacılık pazarının yaratılmasının, AB'nin dış havacılık ilişkilerine olumlu katkı sağladığı, ayrıca bu durumun AB'nin dış havacılık politikasının geliştirilmesine yol açtığı söylenebilir.

“AB Ulaştırma Politikası ve onun alt sektörü olan Hava Taşımacılığı Politikası ile amaçlanan nedir?” sorusu bağlamında, AB Ulaştırma Politikasının, AB üye ülkeleri içerisinde ortak kural ve standartlara bağlanmış ve her ülkeye eşit fırsatlar sunan bir amaca yöneldiği; onun alt sektörü olan, AB ekonomisi ve istihdamında temel bir rol oynayan, ayrıca stratejik olarak önemli bir sektör olan havacılık ve onun özelinde oluşturulan havacılık politikası ile Avrupa'nın, dünyanın en güvenli hava sahası haline getirilmesinin amaçlandığı söylenebilir. Bu bağlamda, Türkiye'de 1980'li yıllardan itibaren hava taşımacılığının desteklendiği bir gelişme sürecine girilmiş olmasının ve aynı dönemde hava taşımacılığının serbestleşmesi kapsamında yapılan düzenlemeler ile atılan adımların Türk Sivil Havacılığı için bir dönüm noktası olduğunu söylemek mümkündür. Özellikle 2003 yılı sonrasında görülen serbestleşme hareketleri ve pazarın rekabete

açılması Türkiye’de havacılığın ivme kazanmasında etkili olmuştur. Son dönemde gerek AB ve gerekse Türkiye için hava taşımacılığı alt sektöründe görülen büyük gelişmeler, havacılık politikaları anlamında da önemli projeleri ve kurumsal yapıları oluşturmayı zorunlu kılmıştır. AB, havacılık politikası kapsamında; pazara erişim, havacılık emniyeti ve güvenliği, yolcu hakları, çevresel koşullar, hava trafik yönetimi ve uluslararası boyut gibi alanlar üzerine yoğunlaşırken; AB üyelik sürecinde bulunan Türkiye’de, AB ile uyum kapsamında, havacılık alanının birçok başlığına yönelik çalışmalar sürdürülmektedir.

Öneri 2:

Türkiye havacılık sektöründe, Avrupa’nın en stratejik ve en hızlı büyüyen pazarlarından biri olup kilit bir oyuncu konumundadır. Türkiye, büyük aynı zamanda hızlı büyüyen bir havacılık sektörü yanında İstanbul Havalimanı ile AB’nin küresel bağlantısı açısından da önemli bir durumdadır. AB için çok önemli bir havacılık ortağı olan Türkiye’nin bu niteliklerinden kaynaklı avantajını, AB ile uyum kapsamında gerek ulaştırma ve gerekse havacılık alanının birçok başlığına yönelik sürdürülen çalışmalar çerçevesinde iyi değerlendirmeli; ayrıca, yasal mevzuat ve uygulamalar açısından eksikliklerini kısa sürede gidermelidir.

Bulgu 3:

AB’ye üye olarak seçilen altı ülkenin (*Almanya, Birleşik Krallık, Bulgaristan, Fransa, Hırvatistan ve Romanya*) sivil havacılık otoritesi kapsamındaki kurumları araştırma kapsamında incelenmiş, bunlardan Birleşik Krallık, araştırma yapılırken AB’den ayrılmıştır. Ancak Birleşik Krallık, havacılık alanındaki güçlü kurumsal yapısı nedeniyle araştırma kapsamından çıkartılmamıştır. Araştırma kapsamında incelenen tüm ülkelerde ulaştırma hizmetlerinin bakanlıklar seviyesinde bir sorumlulukla ele alındığı ve bu bakanlıkların ulaştırma hizmetleri yanında farklı alanlara yönelik sorumlulukları da üstlendiği görülmüştür. İncelenen tüm ülkelerde sivil havacılık faaliyetlerinin planlanması, koordinasyonu, denetimi ve gözetimi için oluşturulmuş ve ilgili bakanlıklara bağlı, sivil havacılık otoritesi konumunda kurumlar mevcuttur. Bunlardan çoğu özerk bir yapıda iken devlet bütçesi destekli kamu tüzel kişiliğine sahip olan kurumlar da vardır.

“AB’ye üye ülkelerde faaliyet gösteren sivil havacılık otoritelerinin idari yapıları bakımından nasıl bir tablo mevcuttur?” sorusu bağlamında; AB’ye üye ülkelerde sivil havacılık alanında otorite olarak faaliyet gösteren kurumların işlevlerini yerine getirmek amacıyla birbirlerine benzer şekilde çeşitli alt uzmanlık alanlarına ayrılmış oldukları; uluslararası ve AB düzenlemeleri yanında kendi milli düzenlemeleri çerçevesinde faaliyet yürüttükleri ayrıca merkezi ve merkez dışında bölgelere göre birimlere sahip oldukları görülmektedir. Bununla birlikte Almanya, Birleşik Krallık ve Fransa’da faaliyet gösteren sırasıyla; LBA, CAA ve DGAC’nin, gerek örgüt yapılarındaki uzmanlık alanlarına yönelik teşkilatlanma konusunda ve gerekse mevzuat alanında detaylı ve köklü bir yapıya sahip oldukları söylenebilir.

Türkiye’de ise ulaştırma hizmetlerinden “Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı” sorumlu olup Bakanlık, ulaştırma alanında; denizyolu, demiryolu, karayolu ve havayolu taşımacılığı modları yanında haberleşme ve altyapı hizmetleri alanlarında da sorumluluk üstlenmektedir. Bakanlığa, havayolu taşımacılığı kapsamında; Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI), Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü, Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) bağlıdır. Türkiye’nin sivil havacılık otoritesi konumunda olan SHGM, kamu tüzel kişiliğini haiz ve özel bütçeli statüde kurulmuş olup Türkiye’nin sivil havacılık otoritesi konumundadır.

Öneri 3:

Türkiye’de de ulaştırma hizmetleri, AB’ye üye ülkelerde olduğu gibi bakanlık seviyesinde sorumlulukla yürütülmektedir. Bakanlıkta yeniden yapılandırma kapsamında yürütülen çalışmalarının 2012 ve 2020 yılı Türkiye Raporları’na olumlu şekilde yansımaları ve yeniden yapılandırmanın Bakanlığın düzenleyici karakterini güçlendirmekte olduğunun ifade edilmesi yanında insan kaynakları ve teknik kapasite konusunda daha fazla çabaya ihtiyaç olduğu yönündeki vurgular bu konularda daha dikkatli ve liyakat esaslı bir anlayışın sağlanması gerektiğini göstermektedir.

Türkiye’de, AB’ye üye ülkelerde mevcut yapılara benzer şekilde, sivil havacılık otoritesi konumunda görev yapan SHGM, kamu tüzel kişiliğini haiz, özel bütçeli statüde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlı kuruluşlardan biri olarak faaliyet göstermektedir.

Türkiye'nin AB'ye uyumu çerçevesinde EASA kuralları yakından takip edilmekte olup SHGM'nin EASA'ya tam uyumu açısından 2014 yılında başlatılan AB Eşleştirme Projesi uygulanmıştır. Bu proje kapsamında idari ve kurumsal yapıyı güçlendirmeye yönelik çalışmalar ve yasal düzenlemeler yapılmıştır. Ülke raporlarının birçoğunda SHGM ile ilgili olumsuz olan değerlendirmelerden, gelişmelerin yavaş olduğu sonucu çıkarılabilir. Bu alandaki yetersizlikleri ve uyum sürecindeki olumsuzlukları giderebilmek için EASA ile ilişkilerin geliştirilmesi ve AB'ye üye ülkelerin sivil havacılık otoriteleri ile Eşleştirme Projesi'ne benzer faaliyetlerin gerçekleştirilmesi faydalı olabilir.

Bulgu 4:

SHGM, Türkiye'de, "Sivil Havacılık Otoritesi" konumunda olup kamu tüzel kişiliğini haiz, özel bütçeli statüde ulaştırma hizmetlerinden sorumlu Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlı kuruluşlardan biri olarak faaliyet göstermektedir. Bir genel müdürün altında özel kalem, iç denetim birimi başkanlığı, hukuk müşavirliği ve iki genel müdür yardımcısı ile sekiz daire başkanlığından oluşan bir örgüt yapısına sahip olan SHGM, denetleme ve düzenlemeden sorumlu olduğu konulara yönelik faaliyetleri, daire başkanlıkları ve onlara bağlı olan müdürlük, koordinatörlük, temsilcilik ve çeşitli konularda uzmanlaşmış birimler aracılığıyla yapmaktadır.

Merkez teşkilatı ile doğrudan merkeze bağlı İstanbul ve Antalya temsilciliklerinden meydana gelen SHGM, Türkiye'de Sivil havacılık sektörünün ulusal ve uluslararası mevzuatlar kapsamında düzenlenmesinden sorumlu olup sivil havacılık faaliyetleri, uluslararası anlaşmalar ve üyelikler kapsamında kabul edilmiş olan düzenlemeler ile "2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu" kapsamında yayımlanmış "İdari ve Teknik Yönetmelikler" ve "Havacılık Talimatları" çerçevesinde yürütülmektedir. SHGM tarafından düzenlenen sivil havacılık mevzuatlarının; yönetmelik, talimat, genelge, direktif ve taslak formatında olduğu, araştırma kapsamında incelenen belge ve dokümanlardan görülmüştür.

"Türk Sivil Havacılık Otoritesi (SHGM) nasıl bir yapıda ve mevzuat düzeninde faaliyet göstermektedir?" sorusu bağlamında, yukarıdaki paragraflarda yapısı ve mevzuat düzeni hakkında açıklamalar yapılan SHGM ile ilgili olarak Türkiye Raporları'nda; SHGM'ye mali ve teknik özerklik verildiği, SHGM'nin, hizmet bedellerinden ve verilen

lisanslardan gelir elde etmeye başladığı, yeniden yapılanmasının tamamladığı ve personel yönünden olumlu gelişmelerin olduğu, SHGM'nin eğitim politikası aracılığıyla, insan kaynakları teknik kapasitesinin geliştirilmiş ve uyum kapsamında çeşitli düzenlemelerin yayınlamış olduğu gibi değerlendirmeler yanında; SHGM'nin kurumsal ve teknik kapasitesinin sektör büyüme hızını takip edemediği ve personel devir hızının yüksek olduğu; Türkiye'nin, EASA üyeliği de dahil olmak üzere AB havacılık sistemine tam olarak uyum sağlama isteğini belirttiğini ancak, düzenlemelerini müktesebat ile uyumlulaştırmak için bu konudaki çabaların geliştirilmesi gerektiği; son dönemde ise SHGM ve EASA arasındaki çalışma düzenlemelerinin yenilenmesi konusunda ilerleme kaydedilmediğinin belirtildiği görülmüştür.

Öneri 4:

Genel olarak AB'ye üye ülkelerde sivil havacılık otoritesi konumunda bulunan kurum veya kuruluşlara benzer bir yapıda ve mevzuat düzeninde görev yaptığı görülen Türk Sivil Havacılık Kurumu, SHGM; AB'ye üyelik sürecinde gerek üye olduğu uluslararası kurum ve kuruluşlar kapsamında yaptığı faaliyetler ve gerekse AB'ye uyum kapsamında yapılan düzenlemeler ve geçirdiği değişim nedeniyle gelişmiş ülke örneklerinde görülen şekilde faaliyetler üstlendiği söylenebilir. Ancak, AB uyumu konusunda hem kurumsal yapı ve kapasite hem de personel istihdamı konularında daha dikkatli adımların atılması gerekmektedir. Özellikle nitelikli personelin istihdamına ve personel devir hızına yönelik tedbirlerin geliştirilmesi faydalı olacaktır. Ayrıca, SHGM ve EASA arasındaki diyalogun ve iş birliğinin geliştirilmesine yönelik adımların sürecin daha iyi ilerlemesi açısından zaman geçirmeden atılması gerekmektedir.

Bulgu 5:

AB müktesebatının bir parçası olan ve adaylığı resmen kabul edilen her ülke için Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan ve Konsey tarafından onaylandıktan sonra, AB Resmi Gazetesi'nde yayımlanan, Türkiye için için kısa ve orta vadede aşama kaydedilmesi gereken öncelikli alanları ortaya koymak amacıyla 2001, 2003, 2006 ve 2008 yıllarında hazırlanmış olan KOB'lar genel ulaştırma politikası ve havacılık alanına yönelik değerlendirmeler açısından incelendiğinde; ulaştırma konusundaki müktesebatın üstlenilmesi için bir program benimsenmesi ve özellikle havacılık emniyeti ve hava trafik

yönetimi konularında tam uyumun tamamlanması ile ulaştırma mevzuatının etkili bir şekilde uygulanması ve yürütülmesinin sağlaması yanında kurumsal yapıların uygulama ve icra kapasitelerinin iyileştirilmesine yönelik çalışmaların yapılmasının belirtildiği görülmüştür. Ayrıca, genel olarak ifade etmek gerekirse, Ulaştırma Politikası önceliklerine yönelik deniz ve hava ulaşımı bağlamında Kıbrıs bandıralı gemiler ve Kıbrıs ticaretine hizmet eden gemiler hakkındaki tüm kısıtlamaların ve üye devletlerin taşıyıcılarına tabiiyetleri temelinde ayrımcılık yapan havacılık anlaşma hükümlerinin kaldırılması konusuna yer verildiği görülmektedir. *“Türkiye’nin AB uyum sürecinde, sivil havacılık alanına yönelik yapılması gereken çalışmalar nelerdir?”* sorusu bağlamında; KOB’larda, genel olarak, Türkiye’nin yapması gerekenlere yönelik değerlendirmelerin üzerinden uzun sayılabilecek bir zaman geçmiş olmasına rağmen bazılarının hala geçerliliğini koruduğu söylenebilir.

Öneri 5:

İlgili dönemlerde hazırlanmış olan KOB’larda belirtilen konulara yönelik detaylı planlamaların UP’lerde yer aldığı, kurumsal yapılanmaların icra kapasiteleri ve mevzuat uyumu konusuna yönelik birçok başlıkta başarılı çalışmaların yapıldığı; ancak, ilerleme raporlarında ilgili konular kapsamında eksikliklerin devam ettiği yönünde bulgular belirtildiği için bunlara yönelik çalışmaların bir an önce yapılması gerekmektedir. Ayrıca, Ulaştırma Politikası önceliklerine yönelik deniz ve hava ulaşımı bağlamında Kıbrıs bandıralı gemiler ve Kıbrıs ticaretine hizmet eden gemiler hakkındaki kısıtlamalar konusu, AB ile olan müzakere sürecinde Türkiye’nin karşısına bir engel olarak çıkmakta ve bu konu ile ilgili olarak bir çözüme ulaşılması gerekmektedir.

Bulgu 6:

Komisyon tarafından hazırlanmış KOB’lara karşılık olarak, Türkiye’nin AB’ye tam üyelik süreci içinde AB Müktesebatı’nın üstlenilmesine ilişkin olarak, kısa ve orta vadede gerçekleştirilmesi öngörülen çalışmaları kapsayan ve ilgili alanlarda yapılacakların genel çerçevesini çizen üç adet UP’nin, 2001, 2003 ve 2008 yıllarında olmak üzere hazırlandığı görülmüştür.

Bu programlarda “Ortak Taşımacılık Politikası” altında yer alan “Havayolu Taşımacılığı” alanına yönelik AB Mevzuatı kapsamında yapılması gereken mevzuat ve teknik düzenlemelerin olduğu ve bunların kurumsal değişiklikler ve ihtiyaçlar şeklinde planlandığı; bunlarda, SHGM’nin, otonom ve yaptırım gücü yüksek bir yapıya kavuşturulması; yeni bir kurumsal yapılanma gerekliliği ve kurumsal kapasitesinin güçlendirilmesi; SHGM’nin personel sayısının sektörü denetleyebilecek düzeye çıkarılması gerekliliği; yeni düzenlemelerin uygulanması için personelinin nitelik ve nicelik bakımından geliştirilmesi ile eğitim ihtiyacına yönelik yapılan değerlendirmelerin yer aldığı; ayrıca, AB mevzuatına uyum kapsamında hazırlanması planlanan Türk mevzuatlarının genel olarak, personel ve hava taşıyıcılarının lisanslandırılması slot tahsisi, sivil havacılık alanında teknik gereksinimler ve idari prosedürlerin uyumlaştırılması, sivil havacılık kaza ve olaylarının araştırılması gibi çeşitli konularda olduğu görülmüştür.

“Türkiye’nin AB uyum sürecinde, sivil havacılık alanına yönelik yapılması gereken çalışmalar nelerdir?” sorusu bağlamında AB Müktesebatının üstlenilmesine ilişkin olarak kısa ve orta vadede gerçekleştirmesi öngörülen çalışmaları kapsayan ve ilgili alanlarda yapılacak çalışmaların genel çerçevesini çizen UP’ler ile planlanmış olan konulardan bazılarının tamamlanmamış olduğu söylenebilir.

Öneri 6:

KOB’lara karşılık olarak üç adet UP’nin 2001, 2003 ve 2008 yıllarında olmak üzere hazırlandığı, yukarıda ve çalışmanın ilgili bölümlerinde de belirtildiği gibi bu programlarda AB uyum sürecinde yapılması gerekenlere yönelik planlamaların yapıldığı fakat yine son ilerleme raporlarındaki bulgulardan hala bu alanlarda eksikliklerin bulunduğu ve bunlara yönelik iyileştirmelerin yapılması gerektiği açıktır. Bu kapsamda havacılık sektöründeki yetersiz insan kaynağına yönelik tedbirler önem arz etmektedir. Havacılık Eğitim Akademisi bu konuda önemli bir rol üstlenebilir. Ayrıca gerek müktesebata uyum açısından mesafe katedilmesi ve gerekse havacılık emniyet standartlarının daha yüksek derecede sağlanması için SHGM ile EASA arasında çalışma düzenlemesinin bir an önce hayata geçirilmesi son derece faydalı olacaktır.

Bulgu 7:

KOB ve UP dışında, Türkiye'ye ilişkin hazırlanan "İlerleme Raporları"nda yapılan incelemelerde; özellikle son dönemde Türkiye'nin çok çeşitli havacılık konularında kapsamlı bir havacılık anlaşmasını müzakere etmekte olduğu; Türkiye'nin, EASA üyeliği de dahil olmak üzere AB havacılık sistemine tam olarak uyum sağlama isteğini belirttiği; ancak, mevcut düzenlemelerin müktesebat ile uyumlulaştırılması konusunda çabaların geliştirilmesi gerektiği; havacılık sektöründeki yetersiz insan kaynağı göz önüne alındığında, Türkiye'nin Havacılık Eğitim Akademisini tam anlamıyla faaliyete geçirmesinin gerekmekte olduğu; SHGM'nin kapasitesinin Türk sivil havacılık sektörünün büyüklüğüne ve büyümesine ayak uyduramadığı; EASA ile havacılık emniyetinin tüm alanlarını kapsayan revize edilmiş çalışma düzenlemesinin öncelikli olarak sonuçlandırılması gerektiğinin belirtildiği görülmüştür.

Ayrıca, raporlarda ulaştırma alanına yönelik olarak, Kıbrıs'ta kayıtlı, Kıbrıs'la ilgili olan veya son uğrak limanı Kıbrıs olan gemiler ve uçaklar üzerinde kısıtlamalar devam ettiği sürece, Türkiye'nin "Taşımacılık Politikası" faslına ilişkin AB müktesebatını tam olarak uygulayacak durumda olmayacağı belirtilmiş ve Türkiye ile Kıbrıs'taki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği ve sonuçları ile özellikle hava trafik yönetimi ve havacılık emniyeti alanlarında daha fazla çabaya ihtiyaç olduğunun ifade edildiği görülmüştür. Bununla birlikte raporlarda, Türkiye'nin çok çeşitli havacılık konularında kapsamlı bir havacılık anlaşmasını müzakere etmekte olduğu ancak Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki sondaj faaliyetleri nedeniyle anlaşmanın Temmuz 2019'da AB tarafından askıya alındığının belirtilmiş olduğu da görülmüştür. *"Türkiye'nin AB uyum sürecinde, sivil havacılık alanına yönelik yapılması gereken çalışmalar nelerdir?"* sorusu bağlamında; KOB ve UP dışında, Türkiye'ye ilişkin hazırlanan "İlerleme Raporları"nda yapılan atıflardan havacılık alanına yönelik olarak çözülmesi ve tamamlanması gereken önemli konuların bulunduğu söylenebilir.

Öneri 7:

Özellikle son dönemde yayımlanmış olan rapora yansıyan, Türkiye'nin çok çeşitli havacılık konularında kapsamlı bir havacılık anlaşmasını müzakere etmekte olduğu ancak Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki sondaj faaliyetleri nedeniyle anlaşmanın Temmuz

2019'da AB tarafından askıya alındığının belirtilmiş olması havacılık alanı için son derece önemli sonuçlar doğurmaktadır. Bu bağlamda, ilgili anlaşmanın, AB ve Türkiye'nin, çevre, ticari fırsatlar, rekabet, güvenlik, emniyet ve hava trafik yönetimi gibi çok çeşitli havacılık konularında düzenleyici iş birliği ve uyumun yanı sıra pazara erişimi kapsayan geniş bir perspektife sahip olması nedeniyle bu alanda ilerleme kaydedilebilmesi için uzlaşmayı sağlayacak girişimlerin kısa bir sürede gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bunun yanında, yine son raporlarda, Türkiye'nin, EASA üyeliği de dahil olmak üzere AB havacılık sistemine tam olarak uyum sağlama isteğini belirttiği görülmekle birlikte, bunun sağlanabilmesi için yapılan düzenlemelerin müktesebat ile uyumlulaştırma konusunda geliştirilmesi gerekmektedir. Ayrıca EASA ile havacılık emniyetinin tüm alanlarını kapsayan revize edilmiş çalışma düzenlemesinin öncelikli olarak ele alınması önem arz etmektedir.

Ayrıca, raporlarda ulaştırma alanına yönelik olarak, Kıbrıs'ta kayıtlı, Kıbrıs'la ilgili olan veya son uğrak limanı Kıbrıs olan gemiler ve uçaklar üzerinde kısıtlamalar ve Türkiye ile Kıbrıs'taki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği ve sonuçlarının yarattığı risklere yönelik tespitler ile yukarıda belirtilen Doğu Akdeniz'deki sondaj faaliyetleri kapsamında karşılaşılan sonuçlar siyasi nedenlerden kaynaklı olup bu konulara öncelikle siyasi zeminde sağlanacak mutabakatlar çerçevesinde çözüm aranmalıdır.

Bulgu 8:

2001, 2003 ve 2008 yıllarında hazırlanmış üç adet UP'de, mevcut durum ve yapılan çalışmalar ile ilgili genel olarak; Avrupa'nın ortak havacılık kural ve standartları olan JAR'ların Türk sivil havacılık sektöründe uygulanmasının sağlanmasına yönelik çalışmaların yapıldığı; JAA'ya üyelik kapsamında gerçekleştirilen JAR düzenlemelerine yönelik çalışmaların, ilgili dönem için uyum konusunda katkı sağlayacağını düşünülmesi; o dönemde yapılan kanun ve yönetmelik değişiklikleri sayesinde çeşitli AB düzenlemelerine uyum sağlandığı; hava trafik yönetimi ekipman ve sistemleri alanında üretici ülke olmayan Türkiye'de EUROCONTROL'un tavsiyeleri çerçevesinde uygulama yapıldığı ve bu alanda Avrupa'da ortaya çıkan gelişmelerin yakından izlendiği; ayrıca EUROCONTROL teşkilatına üye olunarak EUROCONTROL Konvansiyonunun

kabul edildiği görülmüştür. “Türkiye’nin AB uyum sürecinde, sivil havacılık alanına yönelik yapılan çalışmalar nelerdir?” sorusu bağlamında, UP’lerde mevcut durum ve yapılan çalışmalara yönelik yer alan açıklamalardan, ilgili dönemlerde, bu alanda önemli gelişmelerin sağlanmış olduğu söylenebilir.

Öneri 8:

Avrupa’nın ortak havacılık kural ve standartları olan JAR’ların Türk sivil havacılık sektöründe uygulanmasının sağlanmasına yönelik çalışmaların ve JAA üyeliğinin uyum konusunda sağladığı faydalar açık olmakla birlikte Türkiye’nin JAA üyeliğinin EASA üyeliğine taşınmaması ve hala müktesebat uyumu konusunda problemlerin yaşanması bu alanda çalışma yapılmasının gerekliliğini ortaya koymaktadır. EUROCONTROL teşkilatına üye olunmasının olumlu olmakla birlikte bu alanlarda yapılacak çalışmalara katkı sağlayacağı ve diğer uluslararası havacılık kuruluşlarına üye olunmasının da EUROCONTROL’un alana sağladığı faydalara benzer şekilde Türkiye’nin bu alandaki çalışmalarına katılı sağlayıp yararlı olacağı açıktır. Bu kapsamda ilgili uluslararası kurum ve kuruluşlar ile çalışmaların artırılmasının ve ilişkilerin geliştirilmesinin AB uyumu konusunda da önemli faydaları olacaktır.

Bulgu 9:

“Türkiye Tarafından Hazırlanan 2012 ve 2013 Yılı İlerleme Raporları” ile “Avrupa Birliği’ne Katılım İçin Ulusal Eylem Planı”nda yapılan incelemelerde genel olarak; Türkiye ile Avrupa Komisyonu arasında bir “Sivil Havacılık Diyalogu”nun geliştirildiğinin; havacılık emniyeti ve Türkiye’nin EASA yönetiminde temsili gibi birçok alanı kapsayacak kapsamlı bir havacılık anlaşması imzalanabilmesi için taraflar arasında görüşmelerin başladığının; SHGM tarafından AB müktesebatına uyum amacıyla Ticari Hava Taşıma İşletmeleri, Hava Aracı Bakım Personeli, Hava Aracı ve İlgili Ürün, Parça ve Cihazın Uçuşa Elverişlilik ve Çevresel Sertifikasyonu, Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcıları, Onaylı Hava Aracı Bakım Kuruluşları, Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu, Sivil Uçakla Ticari Hava Taşıma İşletmeciliği Operasyon Usul ve Esasları gibi sivil havacılık konusunda ve alanında çeşitli yönetmelik ve talimatların yayımlandığı ve havacılık alanına yönelik idari kapasite çalışmaları kapsamında çeşitli projelere yönelik faaliyetlerin planlandığının; ayrıca “Avrupa Birliği’ne Katılım İçin Ulusal Eylem

Planı Ocak 2016-Aralık 2019”da havacılık alanına yönelik ikincil mevzuat kapsamında yapılacaklara yönelik planlamaların yer aldığı görülmüştür. “*Türkiye’nin AB uyum sürecinde, sivil havacılık alanına yönelik yapılan çalışmalar nelerdir?*” sorusu bağlamında; “Türkiye Tarafından Hazırlanan 2012 ve 2013 Yılı İlerleme Raporları” ile “Avrupa Birliği’ne Katılım İçin Ulusal Eylem Planı”nda yer alan açıklamalar kapsamında birçok başlıkta önemli gelişmelerin ve planlamaların yer aldığı söylenebilir.

Öneri 9:

Türkiye ile Avrupa Komisyonu arasında bir “Sivil Havacılık Diyalogu”nun geliştirildiğinin yanında, havacılık emniyeti ve Türkiye’nin EASA yönetiminde temsili gibi birçok alanı kapsayacak kapsamlı bir havacılık anlaşması imzalanabilmesi için taraflar arasında görüşmelerin başladığının belirtilmiş olması uyum açısından olumlu bir gelişme olarak değerlendirilebilir. Ancak, uzun sayılabilecek bir süre, bu Diyalog kapsamında sonuç alınamaması ve kapsamlı havacılık anlaşmasının Türkiye’nin Doğu Akdeniz’deki sondaj faaliyetleri nedeniyle Temmuz 2019’da AB tarafından askıya alınmış olması, bu alana yönelik gelişmeler açısından ilişkileri kesintiye uğratsa da uyum konusunda mesafe katedilmesini engellememektedir. Bu süreçte mevzuat ile uygulamalar kapsamında çalışmalara devam edilmesi, ileriki dönemlerde bu alana sağlayacağı muhtemel faydalar açısından gereklidir.

Bulgu 10:

“İlerleme Raporları”da yapılan incelemelerde; Türkiye’nin ulaştırma politikası alanına kısmen hazırlıklı olduğu ve temel sektör reformlarının tamamlanmasında bir miktar ilerleme sağlandığı; AB müktesebatı kapsamında, ulaştırma alanına ilişkin Türkiye’nin, ulaştırma sektöründeki uyum düzeyini değerlendirmek ve eylem planlarını belirlemek için kapsamlı bir çalışma başlatmış olduğu; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın kurumsal yapısının değiştirildiği ve Türkiye’nin, havacılık alanında kısmen hazırlıklı olmakla birlikte, sınırlı ilerlemeler kaydettiği; SHGM’nin, hava operasyonları ile ilgili teknik gereksinimleri ve idari prosedürleri AB ve EASA ile uyumlu hale getirmek için çalıştığı; yabancı uçakların uçuşa elverişliliğine ilişkin AB-EASA kurallarına iyi derecede uyum sağlandığı; ulusal sivil havacılık güvenliği programının kabul edildiği; ticari hava operatörleri, uçuşa elverişlilik ve hava aracı bakım personeline ilişkin EASA

gerekliliklerine daha fazla uyum sağlamak için yönetmelikler çıkartıldığı; hava operasyonları ve devam eden uçuşa elverişlilik konularında müktesebat ile uyum sağlamak için yönetmelikler çıkartıldığı; müktesebata uyum konusunda ilerleme kaydedilmekte olduğu şeklinde değerlendirmelerin, özellikle son rapor dönemlerinde, yapıldığı görülmüştür. “Türkiye’nin AB uyum sürecinde, sivil havacılık alanına yönelik yapılan çalışmalar nelerdir?” sorusu bağlamında “İlerleme Raporları”da yer alan değerlendirmelerden Türkiye’nin bu alanda yapılan çalışmalar açısından önemli mesafeler katettiği söylenebilir.

Öneri 10:

İlerleme Raporları’nda yer alan olumsuz ve geliştirilmesi gereken konular hakkında yapılan değerlendirmeler yanında; özellikle son rapor dönemlerinde genel olarak; Türkiye’nin, havacılık alanında kısmen hazırlıklı olmakla birlikte, sınırlı ilerlemeler kaydettiği; SHGM’nin, hava operasyonları ile ilgili teknik gereksinimleri ve idari prosedürleri AB ve EASA ile uyumlu hale getirmek için çalıştığı ve müktesebat ile uyum sağlamak için yönetmelikler çıkartıldığı; müktesebata uyum konusunda ilerleme kaydedilmekte olduğu şeklindeki değerlendirmeler önemlidir. Bu ilerlemelerin sonraki aşamalarda katkı sağlayarak olumlu gelişmelere yol açma olasılığı nedeniyle, Türkiye’nin eksik olduğu alanlarda çalışmalara devam etmesi gerekmektedir.

Bulgu 11:

Çalışma kapsamında incelen belge, program, rapor ve diğer dokümanlardan günümüze kadar olan süreçte, sivil havacılık alanında önemli gelişmelerin kaydedildiği görülmekle birlikte, genel olarak 2005 yılına kadar hava taşımacılığı alanında, kayda değer bir gelişme olmadığı ya da sınırlı ilerleme kaydedildiği, müktesebat ile mevzuat uyumunun sağlanmasına yönelik çalışmaların yavaş ilerlediği ancak ilerleyen süreçte liberalleşen iç pazar ve artan talebin bu alandaki gelişmelerin hızlanmasında önemli bir etki yarattığı açıktır. Bu dönemde, özel havayolu firmalarının pazara girmesine olanak sağlayan yasal düzenlemelerin yapılmış olması ve ICAO, EUROCONTROL, ECAC yanında JAA gibi kuruluşlara üye olunmasının, Türkiye’nin AB’ye uyumu konusunda olumlu katkı sağladığı görülmektedir.

2006 yılından günümüze kadar olan uzun bir zaman aralığında; hava taşımacılığı alanında zaman zaman olumsuz atıflar olsa da genel olarak ilerleme kaydedildiği; Bu kapsamda AB mevzuatına uyumda ilerlemelerin olduğu ancak düzenlemelerin müktesebat ile uyumlulaştırması için daha fazla çaba gösterilmesi gerektiği; SHGM'nin yeniden yapılanmasının tamamlandığı, SHGM'ye kanunla mali ve teknik özerklik verildiği; SHGM'nin hava operasyonları ile ilgili teknik gereksinimleri ve idari prosedürleri AB ve EASA ile uyumlu hale getirmek için çalıştığı; ancak SHGM'nin kurumsal ve teknik kapasitesinin yanında insan kaynakları kapasitesinin sektör büyüme hızını takip edemediği ve personel devir hızının yüksek olduğu gibi eleştirilerin zaman içerisinde yer aldığı ve SHGM ile EASA arasında geliştirilen çalışma düzenlemeleri konusunda ilerleme kaydedilmediği; ayrıca, Türkiye ile Kıbrıs hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliğinin hava güvenliğini ciddi şekilde tehlikeye atmakta olduğu; halihazırda, hava trafik kontrol birimleri arasında uçuş verilerinin alışverişi ve bir uçuş mesajı aktarım protokolünün uygulanması için gereksinimlerle ilgili herhangi bir gelişme olmadığı ve bu güvenlik sorununu çözmek için acilen operasyonel bir çözüm bulunması gerektiği ile ilgili atıflar yer almıştır.

Bununla birlikte; Türkiye'nin, Komisyon ile henüz bir "yatay havacılık anlaşması" müzakerelerine katılmadığı ve Topluluk hukuku kapsamında temel bir gereklilik olan Topluluk tahsisini kabul etmediğinin yer aldığı; konu bu gelişmeler bağlamında değerlendirildiğinde, Türkiye ve AB Komisyonu arasında yatay havacılık anlaşması imzalanması ve Topluluk tahsisinin kabul edilmesinin, anlaşmanın tüm AB'ye üye ülkeleriyle imzalanmış olacağı ve bunun Türk hava sahası ve limanlarını bir AB üyesi ülkesi olan Kıbrıs Rum Kesimi uçaklarına ve gemilerine açma anlamına geleceğidir.

Bu gelişmeler yanında, *"havacılık alanına yönelik olarak 2016 yılından bu yana AB ve Türkiye'nin, çevre, ticari fırsatlar, rekabet, güvenlik, emniyet ve hava trafik yönetimi gibi çok çeşitli havacılık konularında düzenleyici iş birliği ve uyumun yanı sıra pazara erişimi kapsayan kapsamlı bir havacılık anlaşmasını müzakere etmekte olduğu"* şeklinde belirtilen ancak son yayımlanan 2020 yılı raporunda *"Doğu Akdeniz'deki Türk sondaj faaliyetleri nedeniyle, Temmuz 2019 Konsey kararları doğrultusunda, havacılık sektöründe kapsamlı bir anlaşmaya yönelik müzakerelerin askıya alındığı"* nin belirtilmiş olduğu görülmüştür.

“Türkiye’de sivil havacılık alanında yapılan çalışmalar uyum açısından yeterli midir?” sorusu bağlamında; her ne kadar havacılık alanında önemli çalışmalar yapılmış olsa da Kıbrıs bayrağı taşıyan veya uğradığı son liman Kıbrıs’ta olan gemi ve uçaklara yönelik sınırlamalar ve Doğu Akdeniz’deki Türk sondaj faaliyetleri nedeniyle yaşanan gelişmeler sonucunda, bu alanda katedilen gelişmelerin uyum sürecine sağlayacağı katkıların siyasi bir alana sıkışmış olduğu söylenebilir.

Öneri 11:

Çalışma kapsamında incelen belge, program, rapor ve diğer dokümanlardan günümüze kadar olan süreçte, AB uyum kapsamında sivil havacılık alanında önemli gelişmelerin kaydedildiği bununla birlikte müktesebat uyumu ve havacılık aklanındaki uygulamalar açısından daha yapılacakların olduğu ancak yukarıdaki paragraflarda detaylı şekilde açıklanan *“Kıbrıs bayrağı taşıyan veya uğradığı son liman Kıbrıs’ta olan gemi ve uçakların taşıdığı malların serbest dolaşımı üzerindeki sınırlamalar devam ettiği müddetçe, Türkiye’nin “Taşımacılık Politikası” faslına ilişkin müktesebatı tam olarak uygulayabilecek durumda olmayacağı”* ifadesi; ayrıca, *“kapsamlı bir havacılık anlaşmasının Türkiye’nin Doğu Akdeniz’deki sondaj faaliyetleri nedeniyle Temmuz 2019’da AB tarafından askıya alınmış olması”* nedeniyle yapılan çalışmalarda ne kadar ileri gidilirse gidilsin bir belirsizlik ve bir kesinti söz konusudur. Fakat, Türkiye’nin eksik ve yetersiz olduğu alanlara yönelik çalışmalara devam etmesi, Türk Sivil Havacılık Sistemi’nin geleceği ve yapılan çalışmaların sonraki aşamalarda sağlayacağı katkılar açısından gereklidir. Ayrıca uyum kapsamında yapılması gereken bu çalışmaların devam ettirilmesinin ilerleyen süreçte olumlu gelişmelere yol açabileceği göz önünde bulundurulmalıdır.

Bulgu 12:

Çalışma kapsamında yapılan incelemelerde, sivil havacılık sisteminin tüm dünyada geçerli standartları, katı kuralları ve gerekliliklerinin mevcut olduğu; yapısı gereği ortak kural ve standartların ciddi bir biçimde uygulandığı; bu alana yönelik küresel ve bölgesel nitelikte yasal düzenlemeler ile uluslararası kurum ve kuruluşların yer aldığı; sivil havacılık sisteminin güvenilirliğini ve sürdürülebilir gelişimini sağlamak için bu kural ve standartların uygulanmasının son derece önemli olduğu; Türkiye’nin küresel ve bölgesel

düzyeyde sivil havacılık alanını düzenleyen ICAO, ECAC ve EUROCONTROL gibi kuruluşlara üye durumunda olduğu ve ilgili kural ve standartlar çerçevesinde uzun süredir sivil havacılık faaliyetlerini sürdürdüğu görölmüştür. “Avrupa Havacılık Kuralları çerçevesinde kurumsallaşmış bir sivil havacılık sistemi Türkiye’ye ne katkı sağlar?” sorusu bağlamında; havacılık alanının uluslararası yapısı Türkiye’nin bu kapsamdaki üyelikleri bu süreçte katedilen yol ile birlikte değerlendirildiğinde, Avrupa Havacılık Kuralları çerçevesinde kurumsallaşmış bir sivil havacılık sisteminin, havacılık alanının emniyet ve güvenliğinin sağlanması açısından önemli olduğu söylenebilir. Ayrıca Avrupa Havacılık Kuralları çerçevesinde kurumsallaşmış bir sivil havacılık sisteminin Türkiye’nin AB sürecine de önemli katkılar sağlayacağı kuşkusuzdur.

Öneri 12:

Türkiye’nin AB vizyonu çerçevesinde, neredeyse her alanda uzun yıllardır çalışmalar yapılmış ve bu alanlarda AB standartları açısından önemli gelişme ve ilerlemeler sağlanmıştır. Bu kapsamda yapılan çalışmaların, havacılık alanında da takip edilmesinin Türk Sivil Havacılık Sistemi’ne fayda sağlayacağı şüphesizdir. AB standartları üye ölkelerin uyması gereken en az düzeyleri belirlemekte olup gelişmiş ölkelerin oluşturdukları yapı ve düzenlemelerle, bu seviyeleri aştıkları görölmektedir. Bu bağlamda, bundan sonra yapılması gereken çalışmalarla Türkiye’yi, havacılık alanında “muasır medeniyet seviyesinin üstüne çıkarmak” önemli bir hedef olmalıdır. Havacılık alanının uluslararası yapısı ve Türkiye’nin bu kapsamdaki üyelikleri, AB sürecinde katedilen mesafe ile birlikte değerlendirildiğinde, Avrupa Havacılık Kuralları çerçevesinde kurumsallaşmış bir yaklaşımın, Türk Sivil Havacılık Sistemi’nin güvenilirliğini ve sürdürülebilir gelişimini sağlamak için gerekli olduğu açıktır. Türkiye, havacılık sisteminin geleceği için bu alanda yapılması gereken çalışmaları sürdürmelidir.

11.2. Genel Sonuç

Türk Sivil Havacılık Sistemi'nin AB ulaştırma ve havacılık politikası çerçevesinde ele alındığı bu çalışmada, Türk Sivil Havacılık Sistemi'nin AB'ye uyum süreci araştırılmıştır. Araştırmanın ilk bölümünde yönetime ilişkin bilgiler verildikten sonra araştırmanın ikinci bölümünde AB ile Türkiye; AB'nin tarihsel süreci ve AB-Türkiye ilişkileri bağlamında ayrı ayrı incelenmiştir. AB'ye, Avrupa'da bir birlik oluşturulma fikrinden, bu çerçevede yapılan birleşme ve anlaşmalara, AB'nin kurumsal yapılanmasına, AB'nin temel değerleri, amaçları ve politikalarına kadar geniş bir perspektiften bakılmış; AB-Türkiye ilişkileri süreci ise yapılan anlaşmalar, süreçte yaşananlar ve AB-Türkiye ilişkisinin kurumsal yapısı üzerinden açıklanmıştır.

Araştırmanın üçüncü bölümünde AB ve Türkiye, sivil havacılık sistemi açısından ele alınmış ve bu kapsamda öncelikle sivil havacılık sistemi ve sistemin uluslararası yapısı incelenmiştir. Daha sonra AB ulaştırma ve AB havacılık politikası ile araştırma kapsamında seçilmiş AB üye ülkelerinin sivil havacılık sistemlerine çalışmada yer verilmiştir. Yine bu bölümde Türkiye'de uygulanan ulaştırma ve havacılık politikaları ile Türkiye'de sivil havacılık sistemi incelenerek açıklanmıştır. Araştırmanın dördüncü bölümünde Türk Sivil Havacılık Sistemi'nin AB uyumunu değerlendirebilmek amacıyla, Türkiye ve AB sivil havacılık sistemleri gerek hava taşımacılığı politikaları ve gerekse havacılık otoritesi konumunda olan kurumların yapıları açısından karşılaştırılmış ayrıca Türkiye için ulaştırma ve hava taşımacılığı kapsamında hazırlanmış AB uyumuna ilişkin belgeler incelenerek değerlendirmelerde bulunulmuştur. Çalışmanın son bölümde verilerin elde edilmesi neticesinde ulaşılan bulgular açıklanmış ve öneriler geliştirilmiştir.

Nitel araştırma yaklaşımı ile gerçekleştirilen bu çalışmada Türk Sivil Havacılık Sistemi, Türkiye'nin AB üyelik süreci ve AB Ulaştırma Politikası çerçevesinde incelenmiş, AB üye ülke sivil havacılık sistemleri ile karşılaştırmalarda bulunulmuş, uyum düzeyini anlamak için çalışmalar yapılmıştır. Çalışmada "Türk Sivil Havacılık Sistemi'nin güvenilirliğini ve sürdürülebilir gelişimini sağlamak için Avrupa Havacılık Kuralları çerçevesinde kurumsallaşmış bir yaklaşımına ihtiyaç var mıdır" şeklinde oluşturulmuş temel soru ve alt sorular kapsamında yapılan araştırma ve analizlere göre;

Türkiye'nin AB'ye üye olmak için birçok alanda olduğu gibi ulaştırma politikası kapsamında ve havacılık alanı özelinde uyum çalışmalarını sürdürmekte olduğu, AB uyumu çerçevesinde havacılık alanında sağladığı gelişmelerin Türk havacılık sistemine son derece olumlu katkılar sağladığı ancak süreç içerisinde karşılaşılan siyasi gelişmeler ve problemlerin bu alandaki ilerlemeyi öngörülemez bir noktaya taşıdığı ve geline noktada uyum süreci kapsamında yapılan çalışmaların, Türkiye'nin AB üyeliği gerçekleşmesinde Türk havacılık sisteminin gelişimi açısından son derece önemli olduğu sonucuna varılmıştır.

Gerek havacılık alanının uluslararası yapısı ve Türkiye'nin bu kapsamdaki kuruluşlara üyelikleri ile bu üyelikler bağlamında üstlendiği görevlerin ülkeye sağladığı katkılar ve gerekse AB'ye uyum kapsamında oluşturulmuş tüm düzenleme ve uygulamaların, AB'ye üye olunmasa bile Türk Havacılık Sistemi'ne sağlayacağı faydalar tartışılmayacak boyuttadır. AB üyeliği gerçekleşirse de bu alandaki gelişmelerin takip edilmesi bir tercihin ötesinde neredeyse kaçınılmaz bir gerçekliktir. Geline son noktada, sivil havacılık alanında bu standart ve düzenlemelerin uygulanmasına yönelik kurumsallaşmış bir yaklaşımının benimsenmesi ve uygulamaların bu çerçevede geliştirilmesi zorunluluk derecesinde bir tercih olmalıdır.

Ayrıca, bu araştırmanın bundan sonra yapılacak çalışmalara katkı sağlaması beklenmekte olup özellikle Türkiye'de havacılık politikaları kapsamında oluşturulan düzenleme, standart ve uygulamalara yönelik çalışmaların araştırmacılar tarafından belli aralıklarla yapılmasının gerek uyum düzeyinin izlenmesinde ve gerekse eksikliklerin ortaya çıkartılmasında faydalı olabileceği değerlendirilmektedir.

KAYNAKÇA

- ABB. (2001). 2001 Yılı Ulusal Programı. Ağustos 7, 2019 tarihinde <https://www.ab.gov.tr/195.html> adresinden alındı.
- ABB. (2003a). Türkiye Katılım Ortaklığı Belgesi. Ağustos 5, 2019 tarihinde https://www.ab.gov.tr/files/AB_Iliskileri/AdaylikSureci/Kob/Turkiye_Kat_Ort_Belg_2003.pdf adresinden alındı.
- ABB. (2003b). 2003 Yılı Ulusal Programı. Ağustos 8, 2019 tarihinde <https://www.ab.gov.tr/196.html> adresinden alındı.
- ABB. (2008a). Türkiye Katılım Ortaklığı Belgesi. Ağustos 5, 2019 tarihinde https://www.ab.gov.tr/files/AB_Iliskileri/AdaylikSureci/Kob/Turkiye_Kat_Ort_Belg_2007.pdf adresinden alındı.
- ABB. (2008b). 2008 Yılı Ulusal Programı. Ağustos 9, 2019 tarihinde <https://www.ab.gov.tr/42260.html> adresinden alındı.
- ABB. (2012). Türkiye Tarafından Hazırlanan 2012 Yılı İlerleme Raporu Yapılan Çalışmalar ve Kaydedilen İlerlemeler. Eylül 1, 2019 tarihinde https://www.ab.gov.tr/files/2012_ilerleme_raporu_02_01_13_fotomat_version.pdf adresinden alındı.
- ABB. (2013). Türkiye Tarafından Hazırlanan 2013 Yılı İlerleme Raporu Yapılan Çalışmalar ve Kaydedilen İlerlemeler. Eylül 1, 2019 tarihinde https://www.ab.gov.tr/files/2013TR%20IR/tthir_tr_14_01_2013.pdf adresinden alındı.
- ABB. (2016a). AB'ye Katılım İçin Ulusal Eylem Planı (2016-2019). Eylül 2, 2019 tarihinde https://www.ab.gov.tr/abye-katilim-icin-ulusal-eylem-plani-2016-2019-_51499.html adresinden alındı.
- ABB. (2016b). Avrupa Birliği'ne Katılım İçin Ulusal Eylem Planı Ocak 2016-Aralık 2019). Eylül 2, 2019 tarihinde

https://www.ab.gov.tr/files/ceb/Ulusal_Eylem_Planlari/ulusal_eylem_plani_2016_2019_tr.pdf adresinden alındı.

ABB. (2018a). Eşleştirme. Ekim 8, 2018 tarihinde <https://www.ab.gov.tr/204.html> adresinden alındı.

ABB. (2018b). Ekonomik ve Sosyal Komite. Ekim 25, 2018 tarihinde <http://www.ab.gov.tr/index.php?p=45636&l=1> adresinden alındı.

ABB. (2018c). AB Yapısı ve İşleyişi. Ekim 29, 2018 tarihinde http://www.ab.gov.tr/bir-bakista-ab_3.html adresinden alındı.

ABB. (2018ç). Katma Protokol. Ekim 29, 2018 tarihinde http://www.ab.gov.tr/files/ardb/katma_protokol.pdf adresinden alındı.

ABB. (2018d). Gümrük Birliği. Ekim 30, 2018 tarihinde http://www.ab.gov.tr/gumruk-birligi_46234.html adresinden alındı.

ABB. (2018e). Türkiye-AB İlişkilerinin Tarihçesi. Ekim 30, 2018 tarihinde http://www.ab.gov.tr/turkiye-ab-iliskilerinin-tarihcesi_111.html adresinden alındı.

ABB. (2018f). Ortaklık Konseyi. Kasım 10, 2018 tarihinde http://www.ab.gov.tr/_272.html adresinden alındı.

ABB. (2018g). Kurumsal Yapı. Kasım 1, 2018 tarihinde http://www.ab.gov.tr/_270.html adresinden alındı.

ABB. (2018ğ). Ortaklık Komitesi. Kasım 10, 2018 tarihinde <http://www.ab.gov.tr/273.html> adresinden alındı.

ABB. (2018h). Karma Parlamento Komisyonu. Kasım 10, 2018 tarihinde <http://www.ab.gov.tr/271.html> adresinden alındı.

ABB. (2018ı). Türkiye-AB Karma İstişare Komitesi. Kasım 13, 2018 tarihinde <http://www.ab.gov.tr/46236.html> adresinden alındı.

- ABB. (2018i). Gümrük İşbirliği Komitesi. Kasım 15, 2018 tarihinde <https://www.ab.gov.tr/274.html> adresinden alındı.
- ABB. (2018j). Katılım Ortaklığı Belgeleri. Aralık 3, 2018 tarihinde https://www.ab.gov.tr/katilim-ortakligi-belgeleri_46226.html adresinden alındı.
- ABB. (2018k). Ulusal Programlar. Aralık 4, 2018 tarihinde https://www.ab.gov.tr/ulusal-programlar_46225.html adresinden alındı.
- ABB. (2018l). 2008 Yılı Ulusal Programı. Aralık 5, 2018 tarihinde https://www.ab.gov.tr/_42260.html adresinden alındı.
- ABB. (2019a). Avrupa Komisyonu Tarafından Hazırlanan Türkiye Raporları. Ocak 2, 2019 tarihinde http://www.ab.gov.tr/_46224.html adresinden alındı.
- ABB. (2019b). Katılım Ortaklığı Belgeleri. Ağustos 5, 2019 tarihinde <https://www.ab.gov.tr/46226.html> adresinden alındı.
- ABB. (2019c). Ulusal Programlar. Ağustos 7, 2019 tarihinde https://www.ab.gov.tr/ulusal-programlar_46225.html adresinden alındı.
- ABB. (2020a). Fası 15: Enerji, Avrupa Birliği'nin Enerji Politikası. Ekim 15, 2020 tarihinde https://www.ab.gov.tr/fasil-15-enerji_80.html adresinden alındı.
- ABB. (2020b). Avrupa Komisyonu Tarafından Hazırlanan Türkiye Raporları. Aralık 7, 2020 tarihinde https://www.ab.gov.tr/_46224.html adresinden alındı.
- ABB. (2021a). Müzakere Sürecine İlişkin Sıkça Sorular Sorular. Mart 2, 2021 tarihinde <https://www.ab.gov.tr/44460.html> adresinden alındı.
- ABB. (2021b). Avrupa Birliği Eşgüdüm Kurulu (ABEK). Aralık 30, 2021 tarihinde <https://www.ab.gov.tr/51840.html> adresinden alındı.
- ABGS. (2011). *Avrupa Birliği Antlaşması ve Avrupa Birliği'nin İşleyişi Hakkında Antlaşma*. Ankara: Ofset Fotomat.

- Aeroporturi București. (2019). Date generale. Aralık 22, 2019 tarihinde <https://www.bucharestairports.ro/cnab/ro/informatii-generale/date-generale> adresinden alındı.
- AIAS. (2019). Presentare generală. Aralık 22, 2019 tarihinde <http://www.aias.gov.ro/index.php/ro/despre-noi/prezentare-generalala> adresinden alındı.
- AIMKC. (2019a). About us. Aralık 22, 2019 tarihinde <http://www.mk-airport.ro/en/airport> adresinden alındı.
- AIMKC. (2019b). Normative Documents. Aralık 22, 2019 tarihinde <https://www.mk-airport.ro/en/airport> adresinden alındı.
- AIN. (2019a). Osnovne informacije. Aralık 27, 2019 tarihinde <http://www.ain.hr/About> adresinden alındı.
- AIN. (2019b). Godišnji Program Rada I Financijski Plan Za 2019. Godinu. Aralık 27, 2019 tarihinde <http://www.ain.hr/About/Get/44> adresinden alındı.
- AIN. (2019c). Upravno vijeće. Aralık 27, 2019 tarihinde <http://www.ain.hr/About/Board> adresinden alındı.
- AIN. (2019ç). Glavni istražitelji. Aralık 27, 2019 tarihinde <http://www.ain.hr/About/Investigators> adresinden alındı.
- Air Squad 28. (2019). Air Squad 28 - History. Aralık 24, 2019 tarihinde <https://www.avio28.com/ao28-history.html> adresinden alındı.
- Airline Portal. (2019). Civil Aviation Authority. Kasım 18, 2019 tarihinde <http://www.airlineportal.org/caa.htm> adresinden alındı.
- Airprox. (2019). UK Airprox Board. Aralık 20, 2019 tarihinde <https://www.airproxboard.org.uk/home/> adresinden alındı.

- Akgüngör, A.S., & Demirel A. (2004). Türkiyedeki Ulaştırma Sistemlerinin Analizi ve Ulaştırma Politikaları. *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 10(3), 423-430.
- Aktar, C. (2014). 2004 Brüksel Zirvesi Sonrası Türkiye-AB İlişkileri. İçinde S. Rıdvan Karluk ve Betül Yüce Dural (Ed.), *Avrupa Birliği ve Türkiye İlişkileri* (s. 78-103). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.
- Altınok, S. (2001). Türkiye’de Ulaştırma Politikaları, Karayolları ve Demiryollarının Mukayesesi. *Selçuk Üniversitesi İİBF Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 1(1-2), 72-87.
- AR. (2016). Regulament de Organizare și Funcționare. Aralık 22, 2019 tarihinde <http://aeroclubulromaniei.ro/media/2016-12/ROF-AR-pdf3e0f83cc51276227de3cfebca941faace8aaa317.pdf> alındı.
- AR. (2019). Organizations. Aralık 21, 2019 tarihinde <http://aeroclubulromaniei.ro/page/tech-service> adresinden alındı.
- Aras, H. (2012). Deniz ve Su Yolu Taşımacılığı. İçinde Nil Aras ve Ender Gerede (Ed.), *Ulaştırma Sistemleri* (s. 106-129). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.
- As, E. (2006). Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960). İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi.
- ASSI. (2019). About ASSI. Aralık 19, 2019 tarihinde <https://www.airsafety.aero/Home.aspx> adresinden alındı.
- Ateş, S.S. (2017). Havaalanı ve Yer Hizmetleri. İçinde Mustafa Cavcar (Ed.), *Havacılığa Giriş* (s. 130-143). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.
- Aydın, E. (2008). Avrupa Birliği Ulaştırma Politikasına Uyum Sürecinde Bir İnceleme: Türkiye Hava Trafik Kontrol Hizmetleri. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Aydın, G. (2005). Türkiye ve Avrupa Birliği Ulaştırma Politikaları Uyum Sorunlarının Çözüm Yöntemi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

AYGM. (2019). Tarihçe. Nisan 16, 2019 tarihinde http://www.dlh.gov.tr/BLSM_WIYS/DLH/tr/HTML/new_html/20100716_100529_10288_1_64.php adresinden alındı.

BAF. (2020a). Organisation. Şubat 10, 2020 tarihinde https://www.baf.bund.de/DE/BAF/Organisation/organisation_node.html adresinden alındı.

BAF. (2020b). Rechtliche Grundlagen. Şubat 10, 2020 tarihinde https://www.baf.bund.de/DE/BAF/RechtlicheGrundlagen/rechtlicheGrundlagen_node.html adresinden alındı.

BAF. (2020c). Europäisches Recht. Şubat 14, 2020 tarihinde https://www.baf.bund.de/DE/BAF/RechtlicheGrundlagen/Europ%C3%A4isches%20Recht/europ%C3%A4isches_recht_node.html adresinden alındı.

BAF. (2020ç). Nationales Recht. Şubat 14, 2020 tarihinde https://www.baf.bund.de/DE/BAF/RechtlicheGrundlagen/Nationales%20Recht/nationales_recht_node.html adresinden alındı.

BAF. (2020d). Nationales Recht. Şubat 14, 2020 tarihinde https://www.baf.bund.de/DE/BAF/RechtlicheGrundlagen/Nationales%20Recht/nationales_recht_node.html adresinden alındı.

BAF. (2020e). Aufgaben. Şubat 14, 2020 tarihinde https://www.baf.bund.de/DE/BAF/Aufgaben/aufgaben_node.html adresinden alındı.

Balık, İ., Aksay K., & Şenbursa, N. (2015). Türkiye’de Deniz Taşımacılığı ve Geleceğine Yönelik Bir Bakış. *Türk Denizcilik ve Deniz Bilimleri Dergisi*, 1(1), 48-60.

- Balkır, C. (2014). Türkiye-Avrupa Birliği Gümrük Birliği: İçerik ve Uygulamaları. İçinde S. Rıdvan Karluk ve Betül Yüce Dural (Ed.), *Avrupa Birliği ve Türkiye İlişkileri* (s. 26-51). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.
- Battal, Ü. (2016). Uluslararası Düzenlemeler. İçinde Ünal Battal (Ed.), *Uçuş Harekat* (s. 2-21). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.
- Baykal, S. ve Göçmen, İ. (2013). Lizbon Antlaşması Sonrası Avrupa Birliği'nin Yeni Yapısı. İçinde S. Rıdvan Karluk ve B. Yüce Dural (Ed.), *Avrupa Birliği* (s. 178-203). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.
- BEBKA. (2005). Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporu. Ekim 15, 2020 https://www.bebka.org.tr/admin/datas/sayfas/files/Ulasrma_Ana_Plani_Stratejisi.pdf adresinden alındı.
- BFU. (2020a). Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung BFU. Şubat 15, 2020 tarihinde https://www.bfu-web.de/DE/Home/homepage_node.html adresinden alındı.
- BFU. (2020b). Daten der Bundesstelle. Şubat 15, 2020 tarihinde https://www.bfu-web.de/DE/BFU/Daten/daten_node.html adresinden alındı.
- BFU. (2020c). Organisation. Şubat 15, 2020 tarihinde https://www.bfu-web.de/DE/BFU/Organisation/organisation_node.html adresinden alındı.
- BFU. (2020ç). Gesetz über die Untersuchung von Unfällen und Störungen bei dem Betrieb ziviler Luftfahrzeuge (Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz - FIUUG). Şubat 15, 2020 tarihinde https://www.bfu-web.de/SharedDocs/Gesetzestexte/FIUUG-download.pdf?__blob=publicationFile adresinden alındı.
- BFU. (2020d). Gesetzliche Grundlagen. Şubat 15, 2020 tarihinde https://www.bfu-web.de/DE/BFU/Gesetzliche%20Grundlagen/gesetzlichegrundlagen_node.html adresinden alındı.
- BFU. (2020e). Aufgaben. Şubat 15, 2020 tarihinde https://www.bfu-web.de/DE/BFU/Aufgaben/aufgaben_node.html adresinden alındı.

- BMVI. (2020a). About the Ministry. Şubat 8, 2020 tarihinde <https://www.bmvi.de/EN/The-Ministry/Responsibilities-Structure/responsibilities-and-structure.html> adresinden alındı.
- BMVI. (2020b). Executive Agencies of the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure. Şubat 8, 2020 tarihinde <https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Articles/K/executive-agencies.html> adresinden alındı.
- Borchardt, K. D. (2010). *The ABC of European Union law*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- Buket, C. (2006). Türkiye’de Çok Modlu Taşımacılık, AB Ulaşım Politikaları ve Uyum Sürecinin Değerlendirilmesi. Ankara: Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- BULATSA. (2019). Statute and organization. Aralık 25, 2019 tarihinde <https://www.bulatsa.com/en/about-bulatsa/statute-and-organization/> adresinden alındı.
- Bulgaria Air. (2019). 3a нас. Aralık 25, 2019 tarihinde <https://www.air.bg/bg/za-bygarija-er/za-nas> adresinden alındı.
- CAA. (2019a). The UK aviation system. Kasım 15, 2019 tarihinde <https://www.caa.co.uk/Safety-initiatives-and-resources/How-we-regulate/State-safety-programme/Policy-and-resources/The-UK-aviation-system/> adresinden alındı.
- CAA. (2019b). Our role. Kasım 15, 2019 tarihinde <https://www.caa.co.uk/Our-work/About-us/Our-role/> adresinden alındı.
- CAA. (2019c). Our statutory duties. Kasım 15, 2019 tarihinde <https://www.caa.co.uk/Our-work/Corporate-reports/Strategic-Plan/Our-statutory-duties/> adresinden alındı.

- CAA. (2019ç). Annual Report & Accounts 2018/19. Kasım 18, 2019 tarihinde https://publicapps.caa.co.uk/docs/33/CAP1806_CAAAnnualReportandAccounts201819.pdf adresinden alındı.
- CAA. (2019d). CAA board and staff. Kasım 20, 2019 tarihinde <https://www.caa.co.uk/Our-work/About-us/CAA-board-and-staff/> adresinden alındı.
- CAAi. (2019). Our Services. Aralık 19, 2019 tarihinde <https://caainternational.com/our-services/> adresinden alındı.
- Cambridge Dictionary. (2019). Sözlük. Kasım 17, 2019 tarihinde <https://dictionary.cambridge.org/tr/s%C3%B6zl%C3%BCk/ingilizce/hm> adresinden alındı.
- Can, H. (2014). Türkiye-Avrupa Birliği (Ortaklık) İlişkileri. İçinde S. Rıdvan Karluk ve Betül Yüce Dural (Ed.), *Avrupa Birliği ve Türkiye İlişkileri* (s. 2-25). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.
- CCAA. (2019a). O nama. Aralık 28, 2019 tarihinde <http://www.ccaa.hr/o-nama-94187> adresinden alındı.
- CCAA. (2019b). Osnivački akti. Aralık 28, 2019 tarihinde <http://www.ccaa.hr/osnivacki-akti-37342> adresinden alındı.
- CCAA. (2019c). Misija, vizija i strategija. Aralık 28, 2019 tarihinde <http://www.ccaa.hr/misija-vizija-i-strategija-94786> adresinden alındı.
- CCAA. (2019ç). Tijela agencije. Aralık 28, 2019 tarihinde <http://www.ccaa.hr/tijela-agencije-86385> adresinden alındı.
- CCAA. (2019d). Organizacijska struktura. Aralık 28, 2019 tarihinde <http://www.ccaa.hr/organizacijska-struktura-95382> adresinden alındı.
- CCAA. (2019e). Nadležnosti i djelatnosti. Aralık 28, 2019 tarihinde <http://www.ccaa.hr/nadleznosti-i-djelatnosti-05742> adresinden alındı.

- CCAA. (2019f). Zakonodavstvo. Aralık 28, 2019 tarihinde <http://www.ccaa.hr/zakonodavstvo-78897> adresinden alındı.
- CCAA. (2019g). Godišnje Izvješće o Radu Za 2019. Godinu Aralık 29, 2019 tarihinde http://www.ccaa.hr/file_inline.php?file=7698b4aeb620e58c21c0d283e554d70e480 adresinden alındı.
- CoR. (2018a). Mission Statement. Ocak 17, 2018 tarihinde <http://cor.europa.eu/en/about/Documents/Mission%20statement/EN.pdf> adresinden alındı.
- CoR. (2018b). Key Facts. Ocak 17, 2018 tarihinde <http://cor.europa.eu/en/about/Pages/key-facts.aspx> adresinden alındı.
- Council of the European Union. (2018). Council of the European Union. Aralık 21, 2018 tarihinde <http://www.consilium.europa.eu/en/council-eu/> adresinden alındı.
- Council of the European Union. (2001). Council Decision on the principles, priorities, intermediate objectives and conditions contained in the Accession Partnership with the Republic of Turkey. Ocak 2, 2021 tarihinde <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5117-2001-INIT/en/pdf> adresinden alındı.
- Council of the European Union. (2003). Council Decision on the principles, priorities, intermediate objectives and conditions contained in the Accession Partnership with the Republic of Turkey. Ocak 2, 2021 tarihinde <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-8465-2003-INIT/en/pdf> adresinden alındı.
- Council of the European Union. (2006). Council Decision on the principles, priorities and conditions contained in the Accession Partnership with Turkey. Ocak 2, 2021 tarihinde <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15671-2005-INIT/en/pdf> adresinden alındı.

Council of the European Union. (2008). Council Decision on the principles, priorities and conditions contained in the Accession Partnership with the Republic of Turkey and repealing Decision 2006/35/EC. Ocak 2, 2021 tarihinde <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5815-2008-INIT/en/pdf> adresinden alındı.

Court of Justice. (2018). General Presentation. Aralık 14, 2018 tarihinde http://curia.europa.eu/jcms/jcms/Jo2_6999/en/ adresinden alındı.

Çalış, Ş. (2014). İlerleme Raporları: Türkiye'yi Üyeliğe Hazırlamak. İçinde S. Rıdvan Karluk ve Betül Yüce Dural (Ed.), *Avrupa Birliği ve Türkiye İlişkileri* (s. 148-177). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.

Çelik, C. (2007), AB Ulaştırma Politikasına Uyum Sürecinde Türkiye'de Kara Ulaşımı Trafik Güvenliği. İstanbul: Bahçeşehir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Çevik, U. (1996), Türkiye'de Sivil Havacılık Sektörü ve Sivil Havacılık Sektörüne Sağlanan Devlet Desteği. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Çınar, E. (2010). Hava Trafik Kontrol Hizmetlerinde Algılanan Hizmet Kalitesi. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi.

Çınar, E. (2017). Sivil Havacılık Faaliyetlerinin Düzenlenmesi. İçinde Mustafa Cavcar (Ed.), *Havacılığa Giriş* (s. 162-187). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.

Cavcar, M. (2017a). Havacılık. İçinde Mustafa Cavcar (Ed.), *Havacılığa Giriş* (s. 32-57). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.

Cavcar, M. (2017b). Hava Araçları. İçinde Mustafa Cavcar (Ed.), *Havacılığa Giriş* (s. 2-31). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.

- Dedeoğlu, B. (2013). Avrupa Birliği'nin BütünleŖme S¼reci. İçinde S. Rıdvan Karluk ve B. Y¼ce Dural (Ed.), *Avrupa Birliği* (s. 70-93). EskiŖehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.
- Deniz, T. (2016). T¼rkiye'de UlaŖım Sekt¼r¼nde YaŖanan DeđiŖimler ve Mevcut Durum. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 21(36), 135-156. DOI: 10.17295/dcd.79471.
- DFS. (2020a). Über uns. Ŗubat 15, 2020 tarihinde https://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Unternehmen/%C3%9Cber%20uns/ adresinden alındı.
- DFS. (2020b). Gesch¼ftsbericht 2017. Ŗubat 15, 2020 tarihinde https://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Presse/Publikationen/GB%202017%20DE.pdf adresinden alındı.
- DG CAA. (2018). National Supervisory Authority (ATM/ANS) Handbook. Aralık 25, 2019 tarihinde https://www.caa.bg/sites/default/files/nsa_handbook-2018-03-30.pdf adresinden alındı.
- DG CAA. (2019a). International Relations Department. Aralık 25, 2019 tarihinde <https://www.caa.bg/en/category/552/international-relations-department> adresinden alındı.
- DG CAA. (2019b). About NSA. Aralık 25, 2019 tarihinde <https://www.caa.bg/en/category/669/about-nsa> adresinden alındı.
- DG CAA. (2019c). Mission. Aralık 25, 2019 tarihinde <https://www.caa.bg/en/category/670/mission> adresinden alındı.
- DG CAA. (2019). Vision. Aralık 25, 2019 tarihinde <https://www.caa.bg/en/category/723/vision> adresinden alındı.
- DG CAA. (2019d). Strategy. Aralık 25, 2019 tarihinde <https://www.caa.bg/en/category/671/strategy> adresinden alındı.

- DG CAA. (2019e). Нормативни актове. Aralık 25, 2019 tarihinde <https://www.caa.bg/bg/category/247/normativni-aktove> adresinden alındı.
- DG CAA. (2019f). Structure Civil Aviation Administration. Aralık 25, 2019 tarihinde <https://www.caa.bg/en/category/551> adresinden alındı.
- DHMİ. (2019a). 2015-2019 Stratejik Planı. Nisan 15, 2019 tarihinde <https://www.dhmi.gov.tr/sayfalar/stratejikplan.aspx> adresinden alındı.
- DHMİ. (2019b). DHMİ-Hakkımızda. Nisan 15, 2019 tarihinde <https://www.dhmi.gov.tr/sayfalar/stratejikplan.aspx> adresinden alındı.
- DHMİ (2019c). 2018 Performans Programı. Nisan 15, 2019 tarihinde <https://www.dhmi.gov.tr/sayfalar/stratejikplan.aspx> adresinden alındı.
- DPT. (2001). Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Hava Yolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu. Nisan 6, 2019 tarihinde http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/08_Ulastirma_HavaYoluUlastirmasi.pdf adresinden alındı.
- DPT. (2012). 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu. Nisan 15, 2018 tarihinde <http://plan9.dpt.gov.tr/oik32havayolu/havayol.pdf> adresinden alındı.
- DTM. (2007). *Avrupa Birliği ve Türkiye* (10 b.). Ankara: DTM Yayını.
- Durmaz, V. (2018), Havaalanı Çevre Etkileşimi. İçinde Hakan Oktal (Ed.), *Havaalanı Sistemi* (s. 160-176). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.
- DWD. (2020). Aufgaben des DWD. Şubat 16, 2020 tarihinde https://www.dwd.de/DE/derdwd/aufgaben/aufgaben_node.html adresinden alındı.
- EASA. (2017a). The Agency. Aralık 12, 2017 tarihinde <https://www.easa.europa.eu/the-agency/the-agency> adresinden alındı.

- EASA. (2017b). International Cooperation. Aralık 12, 2017 tarihinde <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/international-cooperation> adresinden alındı.
- EASA. (2017c). Regulations. Aralık 12, 2017 tarihinde <https://www.easa.europa.eu/regulations> adresinden alındı.
- EASA. (2019a). Consolidated Annual Activity Report 2019. Kasım 12, 2020 tarihinde <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Consolidated%20Annual%20Activity%20Report%202019%20web.pdf> adresinden alındı.
- EASA. (2019b). Easy Access Rules for the Basic Regulation (Regulation (EU) 2018/1139). Kasım 12, 2020 tarihinde https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Easy_Access_Rules_for_the_Basic_Regulation.pdf adresinden alındı.
- EASA. (2020a). The Agency. Ekim 12, 2020 tarihinde <https://www.easa.europa.eu/the-agency/the-agency> adresinden alındı.
- EASA. (2020b). Withdrawal of the United Kingdom from the European Union. Ekim 12, 2020 tarihinde <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/withdrawal-united-kingdom-european-union> adresinden alındı.
- EASA. (2020c). Management Board. Kasım 11, 2020 tarihinde <https://www.easa.europa.eu/the-agency/management-board> adresinden alındı.
- EASA. (2020ç). EASA Board of Appeal. Kasım 11, 2020 tarihinde <https://www.easa.europa.eu/the-agency/other-easa-boards/easa-board-of-appeal> adresinden alındı.
- EASA. (2020d). Advisory bodies. Kasım 11, 2020 tarihinde <https://www.easa.europa.eu/the-agency/other-easa-boards-and-bodies/advisory-bodies> adresinden alındı.

EASA. (2020e). Agency Organisation Structure. Kasım 11, 2020 tarihinde <https://www.easa.europa.eu/the-agency/agency-organisation-structure> adresinden alındı.

EASA. (2020f). Chief Engineer. Kasım 11, 2020 tarihinde <https://www.easa.europa.eu/the-agency/agency-organisation-structure/executive-directorate/chief-engineer> adresinden alındı.

EASA. (2020g). Regulations Structure. Kasım 11, 2020 tarihinde https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/REGULATIONS_Structure_20191028.pdf adresinden alındı.

EASA. (2020ğ). Brexit. Ocak 22, 2020 tarihinde <https://www.easa.europa.eu/brexit> adresinden alındı.

EC. (1998). Regular Report. Ocak 2, 2021 tarihinde https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/archives/pdf/key_documents/1998/turkey_en.pdf adresinden alındı.

EC. (1999). 1999 Regular Report. Ocak 2, 2021 tarihinde https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/archives/pdf/key_documents/1999/turkey_en.pdf adresinden alındı.

EC. (2000). Turkey 2000 Regular Report. Ocak 2, 2021 tarihinde https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/archives/pdf/key_documents/2000/tu_en.pdf adresinden alındı.

EC. (2001). 2001 Regular Report on Turkey's Progress Towards Accession. Ocak 2, 2021 tarihinde https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/archives/pdf/key_documents/2001/tu_en.pdf adresinden alındı.

- EC. (2002). 2002 Regular Report on Turkey's Progress Towards Accession. Ocak 2, 2021 tarihinde https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/archives/pdf/key_documents/2002/tu_en.pdf adresinden alındı.
- EC. (2003). 2003 Regular Report on Turkey's Progress Towards Accession. Ocak 3, 2021 tarihinde https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/archives/pdf/key_documents/2003/rr_tk_final_en.pdf adresinden alındı.
- EC. (2004). 2004 Regular Report on Turkey's Progress Towards Accession. Ocak 3, 2021 tarihinde https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/archives/pdf/key_documents/2004/rr_tr_2004_en.pdf adresinden alındı.
- EC. (2005). Turkey 2005 Progress Report. Ocak 3, 2021 tarihinde https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/archives/pdf/key_documents/2005/package/sec_1426_final_progress_report_tr_en.pdf adresinden alındı.
- EC. (2006). Commission Staff Working Document Turkey 2006 Progress Report. Ocak 3, 2021 tarihinde https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/pdf/key_documents/2006/nov/tr_sec_1390_en.pdf adresinden alındı.
- EC. (2007). Commission Staff Working Document Turkey 2007 Progress Report. Ocak 4, 2021 tarihinde https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/pdf/key_documents/2007/nov/turkey_progress_report_s_en.pdf adresinden alındı.
- EC. (2008). Commission Staff Working Document Turkey 2008 Progress Report. Ocak 4, 2021 tarihinde https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/pdf/press_corner/key_documents/reports_nov_2008/turkey_progress_report_en.pdf adresinden alındı.

- EC. (2009). Commission Staff Working Document Turkey 2009 Progress Report. Ocak 4, 2021 tarihinde https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/pdf/key_documents/2009/tr_rapport_2009_en.pdf adresinden alındı.
- EC. (2010). Commission Staff Working Document Turkey 2010 Progress Report. Ocak 4, 2021 tarihinde https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/pdf/key_documents/2010/package/tr_rapport_2010_en.pdf adresinden alındı.
- EC. (2011). Commission Staff Working Document Turkey 2011 Progress Report. Ocak 4, 2021 tarihinde https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/pdf/key_documents/2011/package/tr_rapport_2011_en.pdf adresinden alındı.
- EC. (2012). Commission Staff Working Document Turkey 2012 Progress Report. Ocak 5, 2021 tarihinde https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/pdf/key_documents/2012/package/tr_rapport_2012_en.pdf adresinden alındı.
- EC. (2013). Commission Staff Working Document Turkey 2013 Progress Report. Ocak 5, 2021 tarihinde https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/pdf/key_documents/2013/package/tr_rapport_2013.pdf adresinden alındı.
- EC. (2014a). *The EU explained: Regional policy*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- EC. (2014b). *The EU explained: Environment*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- EC. (2014c). Turkey Progress Report. Ocak 5, 2021 tarihinde https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/pdf/key_documents/2014/20141008-turkey-progress-report_en.pdf adresinden alındı.

- EC. (2015). Commission Staff Working Document Turkey 2015 Report. Ocak 6, 2021 tarihinde https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/pdf/key_documents/2015/20151110_report_turkey.pdf adresinden alındı.
- EC. (2016a). *The EU explained: Research and innovation*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- EC. (2016b). Commission Staff Working Document Turkey 2016 Report. Ocak 7, 2021 tarihinde https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/pdf/key_documents/2016/20161109_report_turkey.pdf adresinden alındı.
- EC. (2017). *The EU explained: Agriculture*, Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- EC. (2018). Commission Staff Working Document Turkey 2018 Report. Ocak 7, 2021 tarihinde <https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/20180417-turkey-report.pdf> adresinden alındı.
- EC. (2019a). Brexit negotiations. Aralık 22, 2019 tarihinde https://ec.europa.eu/commission/brexit-negotiations_en adresinden alındı.
- EC. (2019b). Bulgaria. Aralık 24, 2020 tarihinde https://ec.europa.eu/transport/modes/air/encasia/about/members/bulgaria_bg adresinden alındı.
- EC. (2019c). Commission Staff Working Document Turkey 2019 Report. Ocak 8, 2021 tarihinde <https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/20190529-turkey-report.pdf> adresinden alındı.
- EC. (2020a). White paper 2011. Ağustos 14, 2020 tarihinde https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en adresinden alındı.

- EC. (2020b). International Aviation. Ağustos 15, 2020 tarihinde https://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation_en adresinden alındı.
- EC. (2020c). External Aviation Policy. Ağustos 15, 2020 tarihinde https://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/external_aviation_policy_en adresinden alındı.
- EC. (2020ç). What do we want to achieve?. Ağustos 15, 2020 tarihinde https://ec.europa.eu/transport/modes/air_en adresinden alındı.
- EC. (2020d). Brexit in brief. Eylül 1, 2020 tarihinde https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/brexit-brief_en adresinden alındı.
- EC. (2020e). The EU-UK Withdrawal Agreement. Eylül 1, 2020 tarihinde https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/eu-uk-withdrawal-agreement_en adresinden alındı.
- EC. (2020f). Transition period. Eylül 1, 2020 tarihinde https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/brexit-brief/transition-period_en adresinden alındı.
- EC. (2020g). Commission Staff Working Document Turkey 2020 Report. Ocak 10, 2021 tarihinde https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/turkey_report_2020.pdf adresinden alındı.
- EC. (2021a). An Ambitious External Aviation Policy. Mayıs 5, 2021 tarihinde https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aviation-strategy/external_policy adresinden alındı.
- EC. (2021b). EU-Turkey Aviation Relations. Mayıs 5, 2021 tarihinde https://ec.europa.eu/transport/modes/international-aviation-turkey_en adresinden alındı.

- ECA. (2018). ECA's Work. Ağustos 16, 2018 tarihinde <http://www.eca.europa.eu/en/Pages/ECAWork.aspx> adresinden alındı.
- ECAC. (2020a). About ECAC. Eylül 16, 2020 tarihinde <https://www.ecac-ceac.org/about-ecac> adresinden alındı.
- ECAC. (2020b). ECAC Member States. Eylül 16, 2020 tarihinde <https://www.ecac-ceac.org/member-states> adresinden alındı.
- ECB. (2018). ECB, ESCB and the Eurosystem. Mart 8, 2018 tarihinde <http://www.ecb.europa.eu/ecb/orga/escb/html/index.en.html> adresinden alındı.
- EESC. (2018). About the Committee. Mart 3, 2018 tarihinde <http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.about-the-committee> adresinden alındı.
- EIB. (2018). The EU bank. Mart 10, 2018 tarihinde <http://www.eib.europa.eu/about/index.htm> adresinden alındı.
- EISENSCHMIDT. (2020). Über uns. Subat 12, 2019 tarihinde <https://www.eisenschmidt.aero/ueber-uns> adresinden alındı.
- Erden, E. (2012), Türkiye-Avrupa Birliği İlişkileri Tarihi Süreci. İçinde Ali Ayata ve Murat Ercan (Ed.), *Avrupa Birliği ve Türkiye ile İlişkileri - İlişkilerin Siyasi, Askeri, Ekonomik ve Kültürel Çerçevesi* (s. 379-393). Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Erhan, Ç. (2013), Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu, Avrupa Ekonomik Topluluğu ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu. İçinde S. Rıdvan Karluk ve B. Yüce Dural (Ed.), *Avrupa Birliği* (s. 2-19). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.
- Eşki, Ş. (2012). AB'nin Yeniden Yapılandırılması: Lizbon Antlaşması. İçinde A. Ayata ve M. Ercan (Ed.), *Avrupa Birliği ve Türkiye ile İlişkileri - İlişkilerin Siyasi, Askeri, Ekonomik ve Kültürel Çerçevesi* (s. 17-29). Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- EU. (2018a). The EU in brief. Kasım 15, 2018 tarihinde https://europa.eu/european-union/about-eu/eu-in-brief_en adresinden alındı.

- EU. (2018b). European Parliament. Aralık 24, 2018 tarihinde https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-parliament_en adresinden alındı.
- EU. (2018c). European Council. Aralık 23, 2018 tarihinde https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-council_en adresinden alındı.
- EU. (2018ç). Council of the European Union. Aralık 21, 2018 tarihinde https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/council-eu_en adresinden alındı.
- EU. (2018d). European Commission. Aralık 21, 2018 tarihinde https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-commission_en adresinden alındı.
- EU. (2018e). Court of Justice of the European Union (CJEU). Aralık 13, 2018 tarihinde https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/court-justice_en adresinden alındı.
- EU. (2018f). Court of Justice of the European Union (CJEU). Aralık 14, 2018 tarihinde https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/court-justice_en#overview adresinden alındı.
- EU. (2018g). Court of Justice of the European Union (CJEU) Composition. Aralık 14, 2018 tarihinde https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/court-justice_en#composition adresinden alındı.
- EU. (2018ğ). European Court of Auditors (ECA). Aralık 16, 2018 tarihinde https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-court-auditors_en adresinden alındı.
- EU. (2018h). European Ombudsman. Aralık 17, 2018 tarihinde https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-ombudsman_en adresinden alındı.

- EU. (2018ı). Committee of the Regions (CoR). Ocak 17, 2018 tarihinde https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/committee-regions_en adresinden alındı.
- EU. (2018i). European Economic and Social Committee (EESC). Mart 2, 2018 tarihinde https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-economic-social-committee_en adresinden alındı.
- EU. (2018j). European Central Bank (ECB). Mart 8, 2018 tarihinde https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-central-bank_en adresinden alındı.
- EU. (2018k). European Investment Bank (EIB). Mart 10, 2018 tarihinde https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-investment-bank_en adresinden alındı.
- EU. (2018l). The Euro. Mart 8, 2018 tarihinde https://europa.eu/european-union/about-eu/money/euro_en#euro adresinden alındı.
- EU. (2018m). Agencies and other EU bodies. Mart 28, 2018 tarihinde https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies_en adresinden alındı.
- EU. (2018n). Decentralised agencies. Mart 28, 2018 tarihinde https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/decentralised-agencies_en adresinden alındı.
- EU. (2018o). Topics of the European Union. Mayıs 3, 2018 tarihinde https://europa.eu/european-union/topics_en adresinden alındı.
- EU. (2018ö). Regional policy. Mayıs 10, 2018 tarihinde https://europa.eu/european-union/topics/regional-policy_en adresinden alındı.
- EU. (2018p). Environment. Mayıs 10, 2018 tarihinde https://europa.eu/european-union/topics/environment_en adresinden alındı.

- EU. (2018r). Foreign & Security Policy. Mayıs 15, 2018 tarihinde https://europa.eu/european-union/topics/foreign-security-policy_en adresinden alındı.
- EU. (2018s). Justice and home affairs. Mayıs 10, 2018 tarihinde https://europa.eu/european-union/topics/justice-home-affairs_en adresinden alındı.
- EU. (2018ş). Education, Training and Youth. Mayıs 10, 2018 tarihinde https://europa.eu/european-union/topics/education-training-youth_en adresinden alındı.
- EU. (2018t). Culture. Mayıs 10, 2018 tarihinde http://europa.eu/european-union/topics/culture_en adresinden alındı.
- EU. (2018u). Research and innovation. Mayıs 10, 2018 tarihinde https://europa.eu/european-union/topics/research-innovation_en adresinden alındı.
- EU. (2018ü). Agriculture. Mayıs 4, 2018 tarihinde https://europa.eu/european-union/topics/agriculture_en adresinden alındı.
- EU. (2018v). Trade. Mayıs 12, 2018 tarihinde http://europa.eu/european-union/topics/trade_en adresinden alındı.
- EU. (2019). Transport. Ocak 2, 2019 tarihinde https://europa.eu/european-union/topics/transport_en adresinden alındı.
- EUR-Lex. (2020). Access to European Union law. Subat 12, 2019 tarihinde <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html> adresinden alındı.
- EUROCONTROL. (2020a), About us. Ekim 11, 2020 tarihinde <https://www.eurocontrol.int/about-us> adresinden alındı.
- EUROCONTROL. (2020b), EUROCONTROL Supporting European Aviation. Ekim 11, 2020 tarihinde <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-05/eurocontrol-agency-structure-may2020.pdf> adresinden alındı.

EUROCONTROL. (2020c), What we do. Ekim 11, 2020 tarihinde <https://www.eurocontrol.int/what-we-do> adresinden alındı.

EUROCONTROL. (2020ç), Civil-Military CNS Interoperability Roadmap. Aralık 11, 2020 tarihinde <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2020-12/eurocontrol-report-civil-military-cns-interoperability-roadmap.pdf> adresinden alındı.

European Council. (2018). The European Council. Aralık 23, 2018 tarihinde <http://www.consilium.europa.eu/en/european-council/> adresinden alındı.

European Ombudsman. (2018). Who can help you?. Aralık 17, 2018 tarihinde <http://www.ombudsman.europa.eu/en/atyourservice/whocanhelpyou.faces#/page/3> adresinden alındı.

European Parliament. (2018). About Parliament. Aralık 24, 2018 tarihinde <http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/en> adresinden alındı.

Gerede, E. (2002). Havayolu Taşımacılığında Küreselleşme ve Havayolu İşbirlikleri THY AO'da Bir Uygulama. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi.

Gouvernement. (2019a). Ministère de la Transition écologique et solidaire, chargé des Transports. Aralık 15, 2019 tarihinde <https://www.gouvernement.fr/ministere-de-la-transition-ecologique-et-solidaire-charge-des-transports> adresinden alındı.

Gouvernement. (2019b). Compétences Principales. Aralık 15, 2019 tarihinde <https://www.gouvernement.fr/ministere-de-la-transition-ecologique-et-solidaire-charge-des-transports> adresinden alındı.

Gouvernement. (2019c). Organisation. Aralık 15, 2019 tarihinde <https://www.gouvernement.fr/ministere-de-la-transition-ecologique-et-solidaire-charge-des-transports> adresinden alındı.

GOV. UK. (2020). Brexit. Ocak 6, 2020 tarihinde <https://www.gov.uk/brexit> adresinden alındı.

- Göktepe, H. (2016a). Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu (1944 Tarihli Şikago Konvansiyonu). İçinde Hülya Göktepe (Ed.), *Hava Hukuku* (s. 34-63). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.
- Göktepe, H. (2016b). Hava Hukukuna Giriş. İçinde Hülya Göktepe (Ed.), *Hava Hukuku* (s. 1-33). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.
- Gönen, E. (2013). Avrupa Birliği'nin Kurumları. İçinde Ayhan Kaya, vd. (Ed.), *Avrupa Birliği'ne Giriş Tarih Kurumlar ve Politikalar* (s. 25-41). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- HKZP. (2019a). Hrvatska Kontrola Zracne Plovidbe. Aralık 27, 2019 tarihinde <https://www.crocontrol.hr/> adresinden alındı.
- HKZP. (2019b). Usluge. Aralık 27, 2019 tarihinde <https://www.crocontrol.hr/usluge/> adresinden alındı.
- HKZP. (2019c). Meğunarodna suradnja. Aralık 27, 2019 tarihinde <https://www.crocontrol.hr/kompanija/suradnje/> adresinden alındı.
- HKZP. (2020). Croatia Control Ltd Annual Report 2019. Ekim 14, 2020 tarihinde https://www.crocontrol.hr/app/uploads/2020/09/CCL_Annual_Report_2019.pdf adresinden alındı.
- HM Government. (2018a). Aviation 2050 The future of UK aviation A consultation Cm9714. Kasım 17, 2019 tarihinde https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/769696/aviation-2050-print.pdf adresinden alındı.
- HM Government. (2018b). Beyond the horizon The future of UK aviation Next steps towards an Aviation Strategy. Kasım 17, 2019 tarihinde https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/698247/next-steps-towards-an-aviation-strategy.pdf adresinden alındı.

House of Commons. (2006). Transport Committee The Work of the Civil Aviation Authority Thirteenth Report of Session 2005-06 Report. Kasım 18, 2019 tarihinde <https://publications.parliament.uk/pa/cm200506/cmselect/cmtran/809/809.pdf> adresinden alındı.

IATA. (2019). Annual Review 2019. Ekim 11, 2020 tarihinde <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2019.pdf> adresinden alındı.

IATA. (2020). Vision and Mission. Ekim 11, 2020 tarihinde <https://www.iata.org/en/about/mission/> adresinden alındı.

ICAO. (2019). Convention on International Civil Aviation-Doc 7300. Mayıs 11, 2019 tarihinde <https://www.icao.int/publications/Pages/doc7300.aspx> adresinden alındı.

ICAO. (2020a). Vision and Mission. Temmuz 11, 2020 tarihinde <https://www.icao.int/about-icao/Council/Pages/vision-and-mission.aspx> adresinden alındı.

ICAO. (2020b). ICAO's Regional Presence. Temmuz 11, 2020 tarihinde <https://www.icao.int/secretariat/RegionalOffice/Pages/default.aspx> adresinden alındı.

ICAO. (2020c). Member States. Temmuz 11, 2020 tarihinde https://www.icao.int/EURNAT/Pages/member_states.aspx adresinden alındı.

İKV. (2011). *Ulaştırma Politikası*. Ankara: İKV Yayını.

İKV. (2018a). AB Fonları ve Programları. Mart 28, 2018 tarihinde http://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=5&id=1292 adresinden alındı.

İKV. (2018b). Bölgesel Politika. Mayıs 10, 2018 tarihinde http://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=31&id=226 adresinden alındı.

İKV. (2018c). Çevre Politikası. Mayıs 10, 2018 tarihinde http://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=31&id=227 adresinden alındı.

- İKv. (2018ç). Dış ve Güvenlik Politikası. Mayıs 15, 2018 tarihinde http://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=31&id=228 adresinden alındı.
- İKv. (2018d). Adalet ve İçişleri Politikası. Mayıs 15, 2018 tarihinde http://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=31&id=223 adresinden alındı.
- İKv. (2018e). Eğitim ve Gençlik Politikası. Mayıs 15, 2018 tarihinde http://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=31&id=229 adresinden alındı.
- İKv. (2018f). Enerji Politikası. Mayıs 15, 2018 tarihinde http://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=31&id=231 adresinden alındı.
- İKv. (2018g). Kültür Politikası. Mayıs 15, 2018 tarihinde http://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=31&id=237 adresinden alındı.
- İKv. (2018ğ). Araştırma ve Yenilikçilik. Mayıs 15, 2018 tarihinde http://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=31&id=224 adresinden alındı.
- İKv. (2018h). Ortak Tarım Politikası. Mayıs 17, 2018 tarihinde http://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=31&id=224 adresinden alındı.
- İKv. (2018ı). Ortak Ticaret Politikası. Mayıs 17, 2018 tarihinde http://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=31&id=245 adresinden alındı.
- İKv. (2018i). Ulaştırma Politikası. Mayıs 17, 2018 tarihinde http://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=31&id=250 adresinden alındı.
- İKv. (2018j). Gümrük Birliği. Nisan 20, 2018 tarihinde http://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=4&id=38 adresinden alındı.
- İKv. (2018k). 1963-1999 Dönemi. Mayıs 20, 2018 tarihinde http://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=36&id=445 adresinden alındı.
- İKv. (2018l). 1999-2005 Dönemi. Mayıs 20, 2018 tarihinde http://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=36&id=446 adresinden alındı.

- İKv. (2018m). Ortaklık Kurumları. Mayıs 20, 2018 tarihinde http://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=4&id=37 adresinden alındı.
- İncioğlu, N. ve Beşgöl, B. (2013). Avrupa Birliği Bölgesel Politikası. İçinde Ayhan Kaya, vd. (Ed.), *Avrupa Birliği'ne Giriş Tarih Kurumlar ve Politikalar* (s. 175-188). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Karakaş-Özür, N. (2019) Küreselleşme Bağlamında Dünya'da ve Türkiye'de Hava Ulaşımının Gelişimi, *Coğrafi Bilimler Dergisi*. 17(1), 25-54, DOI: 10.33688/aucbd.544763.
- Karakılçık, Y. (2014) *Yeni Bölgeselleşme Politikaları ve Türkiye'de Bölge Yönetimi* (1 b.). Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Karluk, S. R. (2014). *Avrupa Birliği* (11 b.). İstanbul: Beta Basım.
- Kaya, E. (2012). Ulaştırma Kavramı ve Önemi. İçinde Nil Aras ve Ender Gerede (Ed.), *Ulaştırma Sistemleri* (s. 2-23). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.
- Kaya, N. (2016), Genel Havacılık Tarihi. İçinde Özlem Şahin (Ed.), *Genel Havacılık* (s.24-43). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.
- Kılıç, D., & Turđut, M. (2019). Kentsel Lojistik Açısından İstanbul Havalimanı ve Atatürk Havalimanı'nın Değerlendirilmesi. Afyon Kocatepe Üniversitesi *İİBF Dergisi*. 21(2), 148-157. DOI: 10.33707/akuiibfd.600706
- Korul, V., & Küçükönal, H. (2003). Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi. *Ege Academic Review*, 3(1), 24-38.
- Kulukçu, E. (2009). Türk Hukuk Sisteminde Normlar Hiyerarşisi ve Sayıştay Denetimine Etkileri. *Sayıştay Dergisi*, (71), 3-22.
- Kurnaz, S. (2020a). Havacılık İşletmelerinde Sosyal Medya Kullanımı. Mustafa C. Sadakoğlu, Emrah Arđın ve E. Gülbuğ Erol (Ed.), *Dijital Kültür ve Sosyal Medya Okumaları* (s.187-213). İstanbul: Hiper Yayın.

- Kurnaz, S. (2020b). Havacılık Sektöründe Kriz Yönetimi ve Covid-19 Pandemi Sürecinin Sektöre Etkileri. Adem Kara ve Sinan Sönmez (Ed.), *Sosyal, Beşeri ve İdari Bilimler Alanında Güncel Araştırmalar* (s.105-126). İzmir: Duvar Yayınları.
- Küçük-Yılmaz, A. (2016a). Hava Taşımacılığının Yapısı. İçinde Ayşe Küçük Yılmaz (Ed.), *Hava Taşımacılığı* (s. 28-50). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.
- Küçük-Yılmaz, A. (2016b). Ulaştırma Sistemi. İçinde Ayşe Küçük Yılmaz (Ed.), *Hava Taşımacılığı* (s. 2-27). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.
- LBA. (2020a). The History of the Luftfahrt-Bundesamt (Federal Aviation Office). Şubat 8, 2020 tarihinde https://www.lba.de/EN/LBA/History/History_node.html adresinden alındı.
- LBA. (2020b). Aufgaben und Ziele des Luftfahrt-Bundesamtes. Şubat 8, 2020 tarihinde https://www.lba.de/EN/LBA/History/History_node.html adresinden alındı.
- LBA. (2020c). Gesetze und Verordnungen. Şubat 8, 2020 tarihinde https://www.lba.de/DE/LBA/GesetzeVerordnungen/GesetzeVerordnungen_node.html adresinden alındı.
- LBA. (2020ç). Organisational Chart. Şubat 8, 2020 tarihinde https://www.lba.de/SharedDocs/Downloads/EN/Z/Organigramm.pdf?__blob=publicationFile&v=26 adresinden alındı.
- Legislation. (1982). Civil Aviation Act 1982. Kasım 15, 2019 tarihinde <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1982/16/data.pdf> adresinden alındı.
- Legislation. (1986). Airports Act 1986. Kasım 15, 2019 tarihinde http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1986/31/pdfs/ukpga_19860031_en.pdf adresinden alındı.
- Legislation. (2000). Transport Act 2000. Kasım 15, 2019 tarihinde http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/38/pdfs/ukpga_20000038_en.pdf adresinden alındı.

Legislation. (2009). The Air Navigation Order 2009. Kasım 15, 2019 tarihinde http://www.legislation.gov.uk/uksi/2009/3015/pdfs/uksi_20093015_en.pdf adresinden alındı.

Legislation. (2012). Civil Aviation Act 2012. Kasım 15, 2019 tarihinde http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2012/19/pdfs/ukpgaen_20120019_en.pdf adresinden alındı.

MBS. (2018). Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi. Aralık 30, 2020 tarihinde <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=4&MevzuatTur=19&MevzuatTertip=5> adresinden alındı.

MBS. (2019a). Mevzuat Bilgi Sistemi, Mevzuat araştırma Kılavuzu. Nisan 6, 2019 tarihinde <https://www.mevzuat.gov.tr/MArastirmaKlavuzu.aspx> adresinden alındı.

MBS. (2019b). Mevzuat Bilgi Sistemi, Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi. Nisan 6, 2019 tarihinde <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/19.5.1.pdf> adresinden alındı.

MBS. (2019c). Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi. Nisan 6, 2019 tarihinde <https://www.mgm.gov.tr/FILES/kurumsal/mevzuat/kararname4.pdf> adresinden alındı.

MBS. (2019ç). Türk Sivil Havacılık Kanunu. Nisan 7, 2019 tarihinde <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2920.pdf> adresinden alındı.

MPPI. (2019a). O nama. Aralık 27, 2019 tarihinde <http://mppi.hr/default.aspx?id=6> adresinden alındı.

MPPI. (2019b). Zračni promet. Aralık 27, 2019 tarihinde <http://mppi.hr/default.aspx?id=408> adresinden alındı.

- MPPI. (2019c). Propisi. Aralık 27, 2019 tarihinde <http://mppi.hr/default.aspx?id=640> adresinden alındı.
- MTES. (2019a). Missions et organisation. Aralık 15, 2019 tarihinde <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/ministere/missions-et-organisation> adresinden alındı.
- MTES. (2019b). L'histoire des ministères. Aralık 15, 2019 tarihinde <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/lhistoire-des-ministeres> adresinden alındı.
- MTES. (2019c). Aviation civile. Aralık 15, 2019 tarihinde <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politiques/aviation-civile> adresinden alındı.
- MTES. (2019ç). French Civil Aviation Authority. Aralık 15, 2019 tarihinde <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/en/french-civil-aviation-authority> adresinden alındı.
- MTES. (2019d). Direction générale de l'aviation civile (DGAC). Aralık 15, 2019 tarihinde <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/direction-generale-laviation-civile-dgac> adresinden alındı.
- MTES. (2019e). French Civil Aviation Authority Building Tomorrow Sky. Aralık 18, 2019 tarihinde https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Plaqueette_DGAC_GB.pdf adresinden alındı.
- MTES. (2019f). DGAC Organisation Chart. Aralık 18, 2019 tarihinde https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/DGAC_organisation_chart.pdf adresinden alındı.
- MTIC. (2019a). Organ de specialitate. Aralık 21, 2019 tarihinde <http://www.mt.ro/web14/despre-noi/despre-noi-atributii/organ-de-specialitate> adresinden alındı.

- MTIC. (2019b). Unități aflate în subordinea/autoritatea ministerului. Aralık 21, 2019 tarihinde <http://www.mt.ro/web14/domenii-gestionate/aerian/domenii-aerian-unitati> adresinden alındı.
- MTITC. (2019a). About the Ministry. Aralık 24, 2019 tarihinde <https://www.mtitc.government.bg/en/page/about-ministry> adresinden alındı.
- MTITC. (2019b). Transport. Aralık 24, 2019 tarihinde <https://www.mtitc.government.bg/en/category/10> adresinden alındı.
- MTITC. (2019c). Air Transport. Aralık 24, 2019 tarihinde <https://www.mtitc.government.bg/en/category/143> adresinden alındı.
- MTITC. (2019ç). Aircraft Accident Investigation Unit. Aralık 24, 2019 tarihinde <https://www.mtitc.government.bg/en/category/188/aircraft-accident-investigation-unit> adresinden alındı.
- MTITC. (2019d). Directorate General “Civil Aviation Administration”. Aralık 24, 2019 tarihinde <https://www.mtitc.government.bg/en/category/143/directorate-general-civil-aviation-administration> adresinden alındı.
- Onur, E. (2006). Avrupa Topluluğu'nun Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye'nin Ulaştırma Faslında Katılım Müzakereleri Süreci. Ankara: Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Onur, E. (2008). Avrupa Topluluğu'nun Ortak Ulaştırma Politikası'nın Gelişimi, Hukuki Temelleri ve Türkiye Ulaştırma Politikasıyla Karşılaştırılmasının Değerlendirilmesi. Ankara: Ulaştırma Bakanlığı, Avrupa Birliği Koordinasyon Dairesi Başkanlığı, Yayınlanmamış Avrupa Birliği Uzmanlık Tezi.
- Özçelik, Ş. E. (2008). Avrupa Topluluğu Hava Taşımacılığı Çerçevesinde “Tek Avrupa Hava Sahası” Girişiminin (TAHS) Avrupa Topluluğu ve Türkiye'ye Olası Etkileri Üzerine Bir Değerlendirme. Ankara: Ulaştırma Bakanlığı, Avrupa Birliği Koordinasyon Dairesi Başkanlığı, Yayınlanmamış Avrupa Birliği Uzmanlık Tezi.

- Özdemir, H., & Çiftlikçi A. (2015). Avrupa Birliği (AB)'ne Üyelik Sürecinde Türkiye'de Hukuk Devletinin Dönüşümü: Helsinki Zirvesi'nden Günümüze İç Hukukta Yapılan Düzenlemeler Üzerine. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 25(1), 123-144.
- Özen, Ç. (2014). Tam Üyelik Sürecinde Türkiye: Üyelik Kriterleri. İçinde S. Rıdvan Karluk ve Betül Yüce Dural (Ed.), *Avrupa Birliği ve Türkiye İlişkileri* (s. 104-121). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.
- Özer, D., & Kişi H. (2011). Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 3(2), 79-98.
- Özey, R. (2009). *Avrupa Coğrafyası* (1 b.). İstanbul: Aktif Yayınevi.
- Publications Office of the EU. (2015). EU Agencies working for you. Kasım 15, 2018 tarihinde <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/8c134ef0-8907-11e5-b8b7-01aa75ed71a1> adresinden alındı.
- RG. (2019, Ekim 17). Genelge 2019/22. Aralık 30, 2021 tarihinde <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2019/10/20191017-9.pdf> adresinden alındı.
- Romanian CAA. (2019a). CAA History. Aralık 24, 2019 tarihinde <https://www.caa.ro/en/pages/istoric-caa> adresinden alındı.
- Romanian CAA. (2019b). General Legislation. Aralık 24, 2019 tarihinde <https://www.caa.ro/en/pages/legislatie-general> adresinden alındı.
- Romanian CAA. (2019c). Transparency Documents. Aralık 24, 2019 tarihinde <https://www.caa.ro/en/pages/documente-transparenta> adresinden alındı.
- Romanian CAA. (2019ç). Organigrama. Aralık 24, 2019 tarihinde https://www.caa.ro/uploads/pages//Organigrama_AACR_in_vigoare_cu_28.01.2020.pdf adresinden alındı.
- ROMATSA. (2019). Despre noi. Aralık 23, 2019 tarihinde <https://www.romatsa.ro/5/despre-noi/despre-noi.php> adresinden alındı.

- Saldıraner, Y. (1992): Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi İçin *Organizasyon Yapısı Önerisi*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi SHMYO Yayınları.
- Sarılgan, A. E. (2007). Bölgesel Hava yolu Taşımacılığı ve Türkiye’de Bölgesel Hava yolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi.
- Servantie, D. (2014). Geçmişten Geleceğe AB Ulaştırma Politikası. *İKV Değerlendirme Notu*. Temmuz 10, 2020 tarihinde <https://www.ikv.org.tr/images/files/GECMISTEN%20GELECEGE%20AB%20ULASTIRMA%20POLITIKASI.pdf> adresinden alındı.
- Servantie, D. (2015). AB ve Türk Havacılık Politikalarının Karşılaştırmalı Analizi. *İKV Değerlendirme Notu*. Temmuz 11, 2020 tarihinde [https://www.ikv.org.tr/images/files/AB%20VE%20TU%20C2%A8RK%20HAVACILIG%CB%86I%20POLI%20C2%B7TI%20C2%B7KLARININ%20KARS%20C2%B8ILAS%20C2%B8TIRMALI%20ANALI%20C2%B7ZI%20C2%B7%20\(edited%20version\)%20\(Ekim\).pdf](https://www.ikv.org.tr/images/files/AB%20VE%20TU%20C2%A8RK%20HAVACILIG%CB%86I%20POLI%20C2%B7TI%20C2%B7KLARININ%20KARS%20C2%B8ILAS%20C2%B8TIRMALI%20ANALI%20C2%B7ZI%20C2%B7%20(edited%20version)%20(Ekim).pdf) adresinden alındı.
- SFT. (2019). За нас. Aralık 25, 2019 tarihinde <http://sofiaflighttraining.com/bg/about-us/> adresinden alındı.
- SHGM. (2009). *2002’den 2008’e Sivil Havacılık*. Ankara: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları.
- SHGM. (2014). Performans Programı 2014. Ekim 8, 2018 tarihinde http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/performans/performans_2014.pdf adresinden alındı.
- SHGM. (2015). *Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması*. Ankara: Yayın No: HUD/T-01.
- SHGM. (2018a). Tarihçe. Ekim 8, 2018 tarihinde <http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1-tarihce> adresinden alındı.

- SHGM. (2018b). Ülkemizin Üyesi ve İlişkide Olduğu Uluslararası Kuruluşlar. Ekim 8, 2018 tarihinde <http://web.shgm.gov.tr/tr/uluslararasi-iliskiler/2188-uluslararasi-iliskiler> adresinden alındı.
- SHGM. (2018c). SHGM'nin AB Eşleştirme Projesi'nin Kapanış Konferansı Gerçekleştirildi... Ekim 8, 2018 tarihinde <http://web.shgm.gov.tr/tr/manset-haber/5500-shgm> adresinden alındı.
- SHGM. (2019a). Mevzuat. Nisan 6, 2019 tarihinde <http://mevzuat.shgm.gov.tr/index.php/kanunlarr/> adresinden alındı.
- SHGM. (2019b). 2018 Performans Programı. Nisan 6, 2019 tarihinde http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/performans/2018_Performans.pdf adresinden alındı.
- SHGM. (2019c). Sektörel Yönetmelikler. Nisan 6, 2019 tarihinde <http://mevzuat.shgm.gov.tr/index.php/yonetmelik/> adresinden alındı.
- SHGM. (2019ç). Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Stratejik Planı 2017/2021. Nisan 8, 2019 tarihinde http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/strateji/stratejik_plan_2017-2021.pdf adresinden alındı.
- SHGM. (2019d). Stratejik Plan. Nisan 8, 2019 tarihinde <http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/2206-stratejik-amac-ve-hedefler> adresinden alındı.
- SHGM. (2019e). Organizasyon Şeması. Nisan 8, 2019 tarihinde <http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/11-organizasyon-semasi> adresinden alındı.
- SHGM. (2019f). Organizasyon Şeması. Nisan 8, 2019 tarihinde http://web.shgm.gov.tr/org/organizasyon_semasi.htm adresinden alındı.
- SHGM. (2019g). *Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2018*. Ankara: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları.

SKYTEAM. (2019). SkyTeam Airline Alliance. Aralık 23, 2019 tarihinde <https://www.skyteam.com/en/about> adresinden alındı.

SSAvC. (2019). Istorice S.S.Av.C.. Aralık 21, 2019 tarihinde <http://www.aviationacademy.ro/eng/istoric.html> adresinden alındı.

Şahin, Ö. (2016). Genel Havacılığa Giriş. İçinde Özlem Şahin (Ed.), *Genel Havacılık* (s.2-22). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.

T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2018). Türkiye ile Avrupa Ekonomik Topluluğu Arasında bir Ortaklık Yaratan Anlaşma (Ankara Anlaşması) - 12 Eylül 1963. Nisan 11, 2018 tarihinde http://www.mfa.gov.tr/turkiye-ile-avrupa-ekonomik-toplulugu-arasinda-bir-ortaklik-yaratan-anlasma-_ankara-anlasmasi_-12-eylul-1963-.tr.mfa adresinden alındı.

Talu, N. (2013). Avrupa Birliği Çevre Politikası. İçinde Ayhan Kaya, vd. (Ed.), *Avrupa Birliği'ne Giriş Tarih Kurumlar ve Politikalar* (s. 189-206). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

TAROM. (2019a). Profilul companiei. Aralık 23, 2019 tarihinde <https://www.tarom.ro/despre-noi/compania-tarom/profilul-companiei> adresinden alındı.

TAROM. (2019b). Regulament de Organizare si Functionare. Aralık 23, 2019 tarihinde https://www.tarom.ro/sites/default/files/u1348/rof_-_iunie_2019_-_sg5493_18iun2019_-_rev_dec190-23oct2019.pdf adresinden alındı.

TDK. (2108a). Büyük Türkçe Sözlük. Kasım 11, 2018 tarihinde http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.5a35192d10a3d8.98560582 adresinden alındı.

TDK. (2108b). Büyük Türkçe Sözlük. Aralık 15, 2018 tarihinde http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&kelime=MEVZUAT adresinden alındı.

- Tecer, M. (2007). *Avrupa Birliği ve Türkiye Sorular - Yanıtlar* (1 b.). Ankara: Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü Yayını.
- Timisoara Traian Vuia Airport. (2019a). Istoric. Aralık 23, 2019 tarihinde <http://aerotim.ro/istoric/> adresinden alındı.
- Timisoara Traian Vuia Airport. (2019b). Localizare. Aralık 23, 2019 tarihinde <http://aerotim.ro/aeroporto/localizare/> adresinden alındı.
- Timisoara Traian Vuia Airport. (2019c). Legislație. Aralık 22, 2019 tarihinde <http://aerotim.ro/legislatie/> adresinden alındı.
- Tonus, Ö. (2014). Türkiye-AB Ortaklık İlişkisinin Kurumsal Yapısı. İçinde S. Rıdvan Karluk ve Betül Yüce Dural (Ed.), *Avrupa Birliği ve Türkiye İlişkileri* (s. 52-77). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.
- Tuğtan, M. A. (2013). Avrupa Güvenlik ve Savunma Politikası. İçinde Ayhan Kaya, vd. (Ed.), *Avrupa Birliği'ne Giriş Tarih Kurumlar ve Politikalar* (s. 251-267). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- TUSAŞ. (2020). Genel Maksat Helikopteri GÖKBEY. Kasım 25, 2020 tarihinde <https://www.tusas.com/urun/gokbey> adresinden alındı.
- UK Parliament. (2019). Aviation Sector Report. Kasım 17, 2019 tarihinde <https://www.parliament.uk/documents/commons-committees/Exiting-the-European-Union/17-19/Sectoral%20Analyses/5-Sectoral-Analyses-Aviation-Report.pdf> adresinden alındı.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2007). Ulaşımın İletişime Kalkınan Türkiye 2003-2007. Mayıs 15, 2019 tarihinde <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulasimdan-iletisime-kalkinan-turkiye-2003-2007.pdf> adresinden alındı.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2018a). Karayolu. Ekim 15, 2020 tarihinde <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/karayolu/karayolu.pdf> adresinden alındı.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2018b). Demiryolu. Ekim 15, 2020 tarihinde <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/demiryolu/demiryolu.pdf> adresinden alındı.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2018c). Denizyolu. Ekim 15, 2020 tarihinde <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/denizcilik/denizcilik.pdf> adresinden alındı.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2018ç). Havayolu. Ekim 15, 2020 tarihinde <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/havacilik/havacilik.pdf> adresinden alındı.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2019a). Stratejik Plan 2017-2019. Nisan 11, 2019 tarihinde <http://www.ubak.gov.tr/> adresinden alındı.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2019b). 2018 Yılı Faaliyet Raporu. Nisan 11, 2019 tarihinde <https://www.uab.gov.tr/uploads/announcements/ulastirma-ve-altyapi-bakanligi-2018-yili-faaliyet/189fa5562f81b9e.pdf> adresinden alındı.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2019c). Ulaşan ve Erişen Türkiye 2019. Ekim 15, 2020 tarihinde <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulasan-ve-erisen-turkiye-2019.pdf> adresinden alındı.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2019ç). Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı 2019 Yılı Faaliyet Raporu. Ekim 15, 2020 tarihinde <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/uploads/pages/faaliyet-raporlari/ueimb-faaliyet-raporu.pdf> adresinden alındı.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2020a). Tarihçe. Aralık 30, 2020 tarihinde <https://www.uab.gov.tr/tarihce> adresinden alındı.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2020b). Ulaşan ve Erişen Türkiye 2020. Mayıs 15, 2021 tarihinde <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/revize-ulasan-ve-erisen-turkiye-2020-20210319-100631.pdf> adresinden alındı.

UEİM. (2020a). Kurumsal. Aralık 30, 2020 tarihinde <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/kurumsal> adresinden alındı.

UEİM. (2020b). Mevzuat. Aralık 30, 2020 tarihinde <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/mevzuat-ulusal> adresinden alındı.

Uludağ, A. (2016). Türkiye’de Genel Havacılık ve Mevzuatlar. İçinde Ö. Şahin (Ed.), *Genel Havacılık* (s. 66-85). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.

Usta, A. (2001). Avrupa Birliği Ülkelerinin Demiryolu Deneyimi ve Türkiye’de Demiryolları: Uyumlaştırma Açısından Bir Karşılaştırma ve Öneri Geliştirme Araştırması. Malatya: İnönü Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi.

Taşkesen, G. (2006). Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım. Malatya: İnönü Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi.

Uysal, C. (2001). Türkiye-Avrupa Birliği İlişkilerinin Tarihsel Süreci ve Son Gelişmeler. *Akdeniz Üniversitesi İİBF Dergisi*, 2001 (1), 140-153.

Yaman, K., & Özen, M. (2016). Uluslararası ve Ulusal Boyutta Sivil Havacılık Faaliyetlerinin Yasal Çerçevesi. İçinde Ayşe Küçük Yılmaz (Ed.), *Hava Taşımacılığı* (s. 94-119). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.

Yetişgin, M. (2014). *Modern Avrupa Tarihi* (1 b.). Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.

Yıldırım, A., & Şimşek, H. (2013). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri* (9 b.). Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Yılmaz, C. (2016). Türk Hava Yolları “İdare”nin Neresinde? Örgüt ve Statü Üzerinden Bir Değerlendirme. *Memleket Siyaset Yönetim*, 11(26), 47-82.

EKLER

EK-1. Ulusal Programlar

AB Müktesebatının üstlenilmesine ilişkin olarak Türkiye tarafından 2001, 2003 ve 2008 yıllarında hazırlanmış Ulusal Program (UP)'larda havacılık alanına ilişkin incelemeler aşağıda yer almaktadır.

2001 Yılı Ulusal Programı

Program'da Havayolu Ulaştırması; "Piyasaya Giriş ve Piyasanın Düzenlenmesi", "Lisanslar", "Hava Aracı Gürültü Yayınları ve Gürültülü Uçaklar", "Teknik ve Güvenlik" başlıkları altında ele alınmıştır.

"Piyasaya Giriş ve Piyasanın Düzenlenmesi"ne yönelik olarak mevcut durumda (ABB, 2001: 209-210):

- Türkiye'de sivil havacılık hizmetleri piyasası 1980'li yıllardan itibaren serbestleştirilmiş ve bu alandaki temel düzenleme 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunudur. Bu Kanun ile sektör, özel girişimin faaliyetlerine açılmış ancak sektördeki en büyük işletme devlete ait olarak faaliyetlerini sürdürür durumdadır.
- Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemleri (CRS⁸¹) konusu henüz düzenlenmemiş ancak THY Avrupa'daki mevcut sistemlerden birini kullanmaktadır.
- Fazla rezervasyon nedeniyle uçurulamayan tarifeli yolcuların mağduriyetinin giderilmesine yönelik olarak yürürlükte herhangi bir düzenleme bulunmamakta olup taşıyıcılar Avrupa uçuşlarında bu alandaki AB düzenlemesinin gerektirdiği uygulamayı yerine getirmek zorundadır.
- Havayolu hatlarına giriş ve taşımacılık faaliyetinde bulunmak Ulaştırma Bakanlığına yapılacak başvurunun sonucuna göre gerçekleşmektedir. Dış hat yolcu taşımaları ikili uluslararası anlaşmalar çerçevesinde yapılmaktadır. Bu anlaşmalar ise geleneksel olarak kapasite paylaşımı ilkesini içermekte ve karşılıklı olarak yalnız birer taşıyıcının faaliyetine imkan vermektedir. Öte yandan özel sektör taşımacılık şirketlerinin uluslararası tarifeli sefer yapmaları firmaların yapısal

⁸¹ CRS: Computer Reservation System, Bilgisayar Rezervasyon Sistemi.

durumu ve ikili hava ulaştırma anlaşmaları çerçevesinde Bakanlığın onayı ile gerçekleştirilmektedir.

- Ücret tarifelerinin yürürlüğe girebilmesi Ulaştırma Bakanlığının onayına tabidir. İç hatlarda ücretler onaylarını izleyen on beş gün içerisinde yürürlüğe girmektedir. Dış hatlarda ise mevcut ikili anlaşmalara paralel olarak, IATA konferansı sırasında tespit edilen ücretler karşılıklı olarak hükümetlerin onayına sunulur ve onaylandıktan sonra yürürlüğe girmektedir.
- Türkiye havalimanlarında yer hizmetleri pazarına girişin liberizasyonu süreci AB ülkelerine göre erken bir dönemde başlamıştır. Türkiye havaalanlarında yer hizmetleri özelleştirilmiştir.
- Havalimanlarında slot tahsisi konusunda artan trafik nedeniyle bazı tedbirler alma gereği son yıllarda Türkiye’de de ortaya çıkmış bulunmaktadır. Nitekim 1993 yılından beri bazı havalimanlarında slot düzenlemesi uygulanmaktadır. Uygulamanın biçim ve koşulları "slot kitapçığı" ile ekinde belirlenmiş ve uluslararası yayımı yapılmıştır. Buna göre uygulama THY Slot Koordinatörlüğü ve DHMİ Atatürk Havalimanı Slot Koordinasyon Merkezi tarafından ortaklaşa yürütülmektedir. SHGM’den bir görevli de genel olarak slot uygulamasından sorumludur.
- Herhangi bir kaza durumunda kazayı yapan uçak şirketinin sorumlulukları ile ilgili olarak Türkiye’de uluslararası sözleşmelerle oluşturulan sistem dahilinde uygulama yapılmaktadır. Varşova Sözleşmesi ile getirilen sistemde yapılacak değişiklikler takip edilmektedir.

Programın uygulanmasına yönelik bir AB müktesebatı bulunmaktadır ve uygulanması konusunda sorumlu birim Ulaştırma Bakanlığıdır. Buradaki nihai hedef AB Mevzuatının üstlenilerek uygulanmasıdır. AB müktesebatı ile Türk mevzuatı karşılaştırması, yapılması gereken değişiklik ve yeniliklerin uygulamaya geçirilmesi için alınması gereken önlemler ile belirlenen takvim aşağıdaki tablolarda verilmiştir (ABB, 2001: 210-211).

Tablo 1. Piyasaya Giriş ve Piyasanın Düzenlenmesi Konusunda Mevcut Durum ve Alınması Gereken Önlemler

<i>Türk mevzuatının mevcut durumu</i>	<i>Türk mevzuatında yapılması gereken değişiklik ve yenilikler</i>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Havayolu hatlarına giriş ve taşımacılık faaliyetinde bulunma 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği, ikili Hava Ulaştırma Anlaşmaları çerçevesinde düzenlenmektedir. ➤ Ücret tarifeleri konusu 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve SHY 6-A Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği ile düzenlenmektedir. ➤ Yer hizmetleri SHY-22 Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği ile düzenlenmektedir. ➤ Slot tahsisi “Slot Book” çerçevesinde gerçekleştirilmektedir. ➤ Kaza durumlarında taşıyıcının sorumlulukları, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu uyarınca Varşova Sözleşmesi sistemi çerçevesinde ele alınmaktadır. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bilgisayarlı rezervasyon sistemleri konusunda AB’ye uyum için yeni yasal düzenleme gerekmektedir. ➤ Fazla rezervasyon nedeniyle uçurulamayan yolcuların mağduriyetinin giderilebilmesi açısından AB’ye uyum için yeni yasal düzenleme gerekmektedir. ➤ Trafik hakları uygulaması konusu mütekabiliyet esasına göre düzenlendiğinden Avrupa Birliği ya da üyeleri ile havacılık ilişkilerimizde karşılıklı olarak yeni bir rejime geçilmediği sürece AB’ye tam üyelikten önce uyum yönünde yapılacaklar sınırlıdır. Ancak ikili anlaşmaların yapısı kısmen değiştirilebilir ya da karşılıklı olarak yeni bir anlaşma çerçevesi oluşturulabilir. Bununla birlikte, iç piyasadaki liberalizasyon sürecinin yönü belirginleştirilmeli, THY’nin statüsüne açıklık kazandırılmalı ve sektör güçlendirilerek AB firmalarıyla rekabet kapasiteleri geliştirilmelidir. ➤ Ücret tarifeleri konusundaki uyum için 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 25. maddesi ile SHY 6-A Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliğinin ilgili maddelerinin değiştirilmesi gerekmektedir. ➤ Yer hizmetleri konusunda tam bir uyumun sağlanabilmesi için SHY-22 Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliğinde bazı değişikliklerin yapılması gerekmektedir. ➤ Slot tahsisi konusunda uygulamada istikrar ve güveni sağlamak açısından slot kitapçığının AB düzenlemesindeki ilkeler ışığında geliştirilerek hukuki bir niteliğe kavuşturulması gereklidir. AB düzenlemesi gereğince, slot koordinatörünün tarafsız bir üçüncü kişi niteliğini taşıması gerektiği vurgulanmalıdır. ➤ Bu açıdan, “Slot Book”un AB düzenlemesindeki ilkeler doğrultusunda geliştirilmesi ve hukuksal hiyerarşiye dahil bir düzenleme formuna kavuşturulması gerekmektedir. ➤ Kaza durumlarında taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin herhangi bir yasal düzenleme gereği bulunmamaktadır. Türkiye’deki uygulamalar taraf olduğu uluslararası sözleşmelere göre yapılmaktadır.
<i>Gerekli kurumsal değişiklikler</i>	<i>Yeni düzenlemelerin uygulanması için gereken ek personel ve eğitim ihtiyacı</i>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Havayolu ulaştırması sektöründe genel olarak yapılması gerekli kurumsal düzenleme 8. Beş Yıllık Kalkınma Planında "Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün otonom ve yaptırım gücü yüksek bir yapıya kavuşturulması ve personelinin nitelik ve nicelik olarak geliştirilmesi sağlanacaktır"; ➤ Slot tahsisinin koordinasyonu için yeni bir kurumsal yapılanma gerekebilir. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün eleman sayısının sektöre denetleyebilecek düzeye çıkarılması gerekmektedir

Kaynak: ABB, 2001: 210-211; “2001 Yılı Ulusal Programı” esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 2. Piyasaya Giriş ve Piyasanın Düzenlenmesi Konusunda Yapılması Gerekenlerle İlgili Olarak Belirlenen Takvim

<i>Kısa vade</i>	<i>Orta vade</i>
<ul style="list-style-type: none">➤ Fazla rezervasyondan kaynaklanan mağduriyetin giderilmesi konusunda yeni düzenleme yapılması,	<ul style="list-style-type: none">➤ Bilgisayarlı rezervasyon sistemleri alanında yeni düzenleme yapılması,➤ Ücret tarifelerinin belirlenmesinde daha liberal bir süreç için ilgili mevzuatta değişiklik yapılması,➤ SHY-22 Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliğinde değişiklik yapılması,➤ Slot tahsisini düzenleyen “Slot Book” hukuksal hiyerarşiye dahil bir düzenleme niteliğine kavuşturulacağı ve AB düzenlemesine paralel değişiklikler yapılacağı,➤ Trafik hakları konusunun tam üyelik sonrasına bırakılmasının uygun olacağı belirtilmiştir.

Kaynak: ABB, 2001: 212; “2001 Yılı Ulusal Programı” esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

SHGM’nin, personel eğitimi, bilgisayar alımı ve binalarının onarımı ile diğer ihtiyaçların karşılanması için yaklaşık 23 milyon euro kaynağa ihtiyaç olacağı “finansman” başlığı altında ifade edilmiştir (ABB, 2001: 212).

“Lisanslar” konusunda mevcut duruma bakıldığında; pilot lisanslarının kriterleri ve diğer ülkelerden alınan belgelerin karşılıklı tanınması konusunda SHDT-33 “Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Dairesi Pilot Lisans ve Sertifika Talimatı” yürürlüktedir. Ancak bu alandaki düzenlemenin JAR-FCL’e göre geliştirilmesi gerekmektedir. Uygulamada SHDT-33 ile JAR-FCL ile birlikte değerlendirilmektedir. İşletme lisanslarının verilmesi ve geçerlilikleri, SHY-6A “Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği” ile düzenlenmektedir. Havayolu taşımacılığında AB düzenlemelerine temel olan istikrar ve güven kaygı ve arayışının Türkiye için de geçerliliği bulunmaktadır. İşletmelerin dinamik olarak denetimi ve değerlendirilmesi konusunda mevzuatın AB düzenlemesine paralel olarak geliştirilmesi gerekmektedir. Ayrıca, diğer mali ve mesleki hükümler konusunda AB düzenlemesiyle önemli farklılıklar söz konusudur. Bu konuya yönelik AB müktesebatı bulunmaktadır ve sorumlu kuruluş Ulaştırma Bakanlığıdır. Buradaki nihai hedef; AB Mevzuatının üstlenilerek uygulanmasıdır. AB müktesebatı ile Türk mevzuatı karşılaştırması ve yapılması gereken değişiklik ile yeniliklerin uygulamaya geçirilmesi için mevcut durum ve alınması gereken önlemler aşağıdaki tabloda gösterildiği gibidir (ABB, 2001: 212-213).

Tablo 3. Lisanslar Konusunda Mevcut Durum ve Alınması Gereken Önlemler

<i>Türk Mevzuatının Mevcut Durumu</i>	<i>Türk Mevzuatında Yapılması Gereken Değişiklik ve Yenilikler</i>
<ul style="list-style-type: none">➤ Pilot lisansları, SHDT-33 Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Dairesi Pilot Lisans ve Sertifika Talimatı ile düzenlenmektedir.➤ İşletme lisansları, SHY-6A Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği ile düzenlenmektedir.	<ul style="list-style-type: none">➤ SHDT-33 Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Dairesi Pilot Lisans ve Sertifika Talimatı'nın AB ve JAA standartları doğrultusunda geliştirilmesinin gerektiği,➤ SHY-6A Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği'nin AB düzenlemesine paralel olarak geliştirilmesi gerektiği şeklindedir.
<i>Gerekli Kurumsal Değişiklikler</i>	<i>Yeni Düzenlemelerin Uygulanması İçin Gereken Ek Personel ve Eğitim İhtiyacı</i>
<ul style="list-style-type: none">➤ Denetim ve değerlendirme yapacak kuruluşun (SHGM) kurumsal kapasitesinin güçlendirilmesi gerekmektedir.	<ul style="list-style-type: none">➤ Sivil Havacılık İdaresi personelinin nitelik ve nicelik bakımından takviye edilmesi gerekmektedir.
<i>Gerekli Yatırımlar</i>	
<ul style="list-style-type: none">➤ Uyum çalışmaları esnasında gerekli eğitim ve çeviri harcamaları ortaya çıkacaktır.	

Kaynak: ABB, 2001: 212; “2001 Yılı Ulusal Programı” esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Gerek pilot lisansları gerekse işletme lisansları ile ilgili mevzuat değişiklikleri orta vadede gerçekleştirilecek olup üç milyon euro kaynak ihtiyacı doğacağı öngörülmektedir (ABB, 2001: 213)

“Hava Aracı Gürültü Yayınları ve Gürültülü Uçaklar” başlığı altında Hava aracı gürültü yayınlarının sınırlandırılması ve gürültülü uçakların işletilmesinin kısıtlanması konusundaki Türk Mevzuatı, Birliğin müktesebatına uyumludur. Bu alanda, Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliğinde ECAC tavsiyelerine uygun değişiklik yapılmıştır. Mevcut gürültülü uçakların filodan çıkarılması konusunda da gerekli düzenleme SHT-36-1A Talimatı ile yapılmıştır. Bu Talimat ile ICAO Chapter II kategorisindeki uçakların kademeli olarak en geç 2002 yılı bitimine kadar filolardan çıkarılması ve yeni uçakların Chapter III kategorisinde olması şartı getirilmiştir. Hava aracı gürültü kriterleri ise Gürültü Kontrol Yönetmeliği çerçevesinde ele alınmaktadır. Bu konuya yönelik AB müktesebatı bulunmaktadır ve sorumlu kuruluş Ulaştırma ve Çevre Bakanlıklarıdır. Buradaki nihai hedef; AB Mevzuatının üstlenilerek uygulanmasıdır. AB müktesebatı ile Türk mevzuatı karşılaştırması ve yapılması gereken değişiklik ile yeniliklerin

uygulamaya geçirilmesi için mevcut durum ve alınması gereken önlemler aşağıdaki tabloda verilmiştir (ABB, 2001: 213-214).

Tablo 4. Hava Aracı Gürültü Yayınları ve Gürültülü Uçaklar Konusunda Mevcut Durum ve Alınması Gereken Önlemler

<i>Türk Mevzuatının Mevcut Durumu</i>
<ul style="list-style-type: none">➤ Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği SHY-6A.➤ SHT-36 1A sayılı Talimat.➤ Gürültü Kontrol Yönetmeliği.
<i>Türk Mevzuatında Yapılması Gereken Değişiklik ve Yenilikler</i>
<ul style="list-style-type: none">➤ Mevzuatta herhangi bir değişiklik yapılmasına gerek olmamakla birlikte, gürültü konusundaki mevzuatın etkin uygulanması için Ulaştırma ve Çevre Bakanlıkları arasında eşgüdümüne ihtiyaç duyulmaktadır.
<i>Gerekli Yatırımlar</i>
<ul style="list-style-type: none">➤ Hava limanlarında uçakların gürültü seviyelerini izleme ve değerlendirmeye yönelik yatırım ihtiyacı bulunmaktadır.

Kaynak: ABB, 2001: 213-214; “2001 Yılı Ulusal Programı” esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Mevzuatın etkin şekilde uygulanmasını sağlamak için idari ve diğer tedbirler kısa vadede alınacak olup beş milyon euro finansman ihtiyacı bulunmaktadır (ABB, 2001: 213).

“Teknik ve Güvenlik” başlığı altında mevcut durumda teknik kural ve idari prosedürler alanında Avrupa ortak havacılık norm ve standartları anlamına gelen JAR’ların Türk sivil havacılık sektöründe de uygulanmasını sağlamaya yönelik çalışmalar sürdürülmektedir. Hava trafik yönetimi ekipman ve sistemleri alanında üretici ülke olmayan Türkiye’de EUROCONTROL’ün tavsiyeleri çerçevesinde uygulama yapılmakta ve bu alanda Avrupa’da ortaya çıkan gelişmeler yakından izlenmektedir. Hava aracı kazalarının soruşturulması SHY-13 Sivil Hava Araç Kazaları Soruşturma Yönetmeliği çerçevesinde gerçekleştirilmektedir. Ancak, inceleme ve soruşturma kurullarının oluşum ve görev prosedürleri açısından söz konusu Yönetmeliğin AB düzenlemesine paralel olarak geliştirilmesi gerekmektedir. Bu konuya yönelik AB müktesebatı bulunmaktadır ve sorumlu kuruluş Ulaştırma Bakanlığıdır. Buradaki nihai hedef; AB Mevzuatının üstlenilerek uygulanmasıdır. AB müktesebatı ile Türk mevzuatı

karşılaştırması ve yapılması gereken değişiklik ile yeniliklerin uygulamaya geçirilmesi için mevcut durum ve alınması gereken önlemler aşağıdaki gibidir (ABB, 2001: 214-215).

Tablo 5. Teknik ve Güvenlik Konusunda Mevcut Durum ve Alınması Gereken Önlemler

<i>Türk Mevzuatının Mevcut Durumu</i>	<i>Türk Mevzuatında Yapılması Gereken Değişiklik ve Yenilikler</i>
<ul style="list-style-type: none">➤ Teknik konulardaki yönetmelik ve talimatlar.➤ Sivil Hava Araç Kazaları Soruşturma Yönetmeliği (SHY-13).	<ul style="list-style-type: none">➤ Teknik kural ve idari prosedürler konusunda JAR'ların Türk Sivil Havacılık sektöründe uygulanabilmesi için yasal ve idari tedbirler alınmalıdır.➤ SHY-13 Sivil Hava Araç Kazaları Soruşturma Yönetmeliği özellikle inceleme ve soruşturma kurulları açısından AB düzenlemesine paralel olarak geliştirilmelidir.
<i>Gerekli Kurumsal Değişiklikler</i>	<i>Gerekli Yatırımlar</i>
<ul style="list-style-type: none">➤ İhtiyaç duyulmamaktadır.	<ul style="list-style-type: none">➤ Bu konularda eğitim, çeviri ve personel yatırımlarına ihtiyaç bulunmaktadır.

Kaynak: ABB, 2001: 213-214; “2001 Yılı Ulusal Programı” esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Teknik kural ve idari prosedürlerin geliştirilmesi ve kazaların soruşturulmasına ilişkin yönetmeliğin değiştirilmesi çalışmaları orta vadede gerçekleştirilecek olup beş milyon euro finansman ihtiyacı bulunmaktadır (ABB, 2001: 214-215).

2003 Yılı Ulusal Programı

Hava yolu taşımacılığı alanındaki AB mevzuatının üstlenilmesi ve uygulanması KOB'un kısa ve orta vadeli hedefleri arasında yer almaktadır. Bu bağlamda (ABB, 2003b: 354):

- Sivil Havacılık Yönetmeliği (SHY-6A) ve Sivil Havacılık Tebliği (SHT-36A)'da yapılan değişikliklerle Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, Ek 16, Cilt 1, Bölüm 2 kategorisindeki uçakların işletilmesinin sınırlandırılmasına ilişkin 2 Mart 1992 tarih ve 92/14/EEC sayılı Konsey Direktifine uyum sağlanmıştır.

- Türk Sivil Havacılık Kanununda Değişiklik Yapılması hakkında 4647 sayılı Kanun kabul edilmiş olup, Hava yolu hizmetlerinde yük ve yolcu tarifelerine ilişkin 23 Temmuz 1992 tarih ve 2409/92 sayılı Konsey Tüzüğüne uyum sağlanmıştır.
- Türkiye'nin AB hava taşımacılığı mevzuatına uyum sağlaması, hava yolu taşımacılığı faaliyetlerinin sürekliliği açısından önem taşımaktadır. Bugüne kadar uyum sağlanan en somut alan ücret tarifelerinde onay prosedürünün kaldırılarak, hava taşıyıcılarının kendi tarifelerini serbestçe belirlemeleri imkanının tanınmasıdır. Uyum çalışmalarındaki Türkiye'nin avantajı ise hava yolu taşımacılığının uluslararası özellik arz etmesidir. Ayrıca, Havacılık Otoriteleri Birliğine (JAA) olan üyelik nedeniyle uygulanmaya çalışılan ve JAA regülasyonları olarak bilinen JAR'ların, uyumu destekleyeceği düşünülmektedir.
- 4 Ocak 1989 tarih ve 20039 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan 2 Aralık 1988 tarih ve 3504 sayılı Kanunla 1 Mart 1989'dan geçerli olmak üzere EUROCONTROL Teşkilatına üye olunarak EUROCONTROL Konvansiyonu kabul edilmiştir.

Aşağıdaki tablolardada yer alan uyuma yönelik çalışmalar ile finansman ihtiyaçları planlanmış ve bir takvime bağlanmıştır.

Tablo 6. Mevzuat Uyum Takvimi

No	AB Mevzuatının Adı ve Numarası	Karşılık Gelen Taslak Türk Mevzuatının Adı	Sorumlu Kuruluş	Bakan Oluru / Bakanlar Kurulu Kararı (Beklenen Tarih)	1- Meclis Kabulü 2-Yürürlüğe Giriş (Beklenen Tarih)
1	<i>Tarifeli hava taşımacılığında fazla rezervasyon nedeniyle uçurulamayan yolculara yönelik bir telif sistemiyle ilişkin ortak kuralları belirleyen 4 Şubat 1991 tarih ve 295/91 sayılı Konsey Tüzüğü</i>	<i>Uygulanan prosedürlerin yönetmelik haline dönüştürülmesi</i>	UB	31.12.2004	2-31.12.2005
2	<i>Sivil Hava sahasında faaliyet yapabilmek için personel lisans belgelerinin karşılıklı kabul edilmesine ilişkin 16 Aralık 1991 tarih ve 91/670/EEC sayılı Konsey Direktifi</i>	<i>SHY-FCL (Pilotlar için) SHY-66 (Teknisyenler için)</i>	UB	30.06.2004	2-30.06.2005
3	<i>Hava taşıyıcılarının lisanslandırılmasına ilişkin 23 Temmuz 1992 tarih ve 2407/92 sayılı Konsey Tüzüğü</i>	<i>SHY-6A'nın gözden geçirilmesi (SHT-100)</i>	UB	30.06.2004	2-30.06.2005
4	<i>Topluluk havaalanlarında yer hizmetleri piyasasına girişe ilişkin 15 Ekim 1996 tarih ve 96/67/EC sayılı Konsey Direktifi</i>	<i>SHY-22'nin gözden geçirilmesi</i>	UB	31.12.2003	2-31.12.2004
5	<i>Topluluk havaalanlarında slot tahsisatı ile ilgili ortak kuralları belirleyen 18 Ocak 1993 tarih ve 95/93 sayılı Konsey Tüzüğü</i>	<i>Uygulanan prosedürlerin hukuki hiyerarşiye sokulması</i>	UB	31.12.2004	2-31.12.2005

6	Sivil Havacılık alanında teknik gereksinimler ve idari prosedürlerin uyumlaştırılmasına ilişkin 16 Aralık 1991 tarih ve 3922/91 sayılı Konsey Tüzüğü	İlgili JAR'ların yönetmelik haline dönüştürülmesi	UB	30.06.2004	2-30.06.2005
7	Hava trafiği yönetimi ekipman ve sistemlerinin satın alınmasına ilişkin uygun teknik özelliklerin kullanım ve tanımına ilişkin 19 Temmuz 1993 tarih ve 93/65/EEC sayılı Konsey Direktifi	Halen kullanılmakta olanlar da dahil, EUROCONTROL standartlarının gerektiğinde Yönetmeliğe dönüştürülmesi	UB	31.12.2005	2-31.12.2005
8	Hava trafik idaresi ile ilgili ekipman ve sistemlerin sağlanmasında uygun teknik özelliklerin tanımlanması ve kullanılmalarına ilişkin 93/65/EEC sayılı Konsey Direktifi değiştiren ve Euro kontrol standartlarını kabul eden 25 Mart 1997 tarih ve 97/15/EC sayılı Komisyon Direktifi	Halen kullanılmakta olanlar da dahil, EUROCONTROL standartlarının gerektiğinde Yönetmeliğe dönüştürülmesi	UB	31.12.2005	2-31.12.2005
9	EUROCONTROL standartlarını kabul eden ve 97/15/EC sayılı Direktifi değiştiren, EUROCONTROL standartlarını kabul eden ve 93/65/EEC sayılı Konsey Direktifini değiştiren 6 Eylül 2000 tarih ve 2082/2000/EC sayılı Komisyon Tüzüğü	Halen kullanılmakta olanlar da dahil, EUROCONTROL standartlarının gerektiğinde Yönetmeliğe dönüştürülmesi	UB	31.12.2005	2-31.12.2005
10	Sivil havacılık kaza ve olaylarının araştırma yönetimiyle ilgili temel prensiplerin oluşturulmasına ilişkin 21 Kasım 1994 tarih ve 94/56/EC sayılı Konsey Direktifi	SHY-13'ün gözden geçirilmesi	UB	31.12.2004	2-31.12.2005
11	Subsonik uçaklardan ses emisyonlarının limitine ilişkin 20 Aralık 1979 tarih ve 80/51/EEC sayılı Konsey Direktifi	Yönetmelik hazırlanması	UB	30.06.2005	2-30.06.2006
12	Sivil subsonik jet uçaklarından ses emisyonlarının limitine ilişkin 4 Aralık 1989 tarih ve 89/629/EEC sayılı Konsey Direktifi	Yönetmelik hazırlanması	UB	30.06.2005	2-30.06.2006
13	Kaza durumlarında uçak sorumluluğuna ilişkin 9 Ekim 1997 tarih ve 2027/97 sayılı Konsey Tüzüğü	Yönetmelik hazırlanması	UB	31.12.2005	2-31.12.2006
14	Bilgisayarlı rezervasyon sistemlerinin işletilmesine yönelik kurallara ilişkin 24 Temmuz 1989 tarih ve 2299/89 sayılı Konsey Tüzüğü	Yönetmelik hazırlanması	UB	30.06.2006	2-31.12.2006
15	Sivil Havacılık alanında teknik gereksinimler ve idari prosedürlerin uyumlaştırılmasına ilişkin 3922/91/EEC sayılı Konsey Tüzüğü'nün bilimsel ve teknik ilerlemelere adaptasyonuna ilişkin 28 Aralık 2000 tarih ve 2871/2000 sayılı Komisyon Tüzüğü	İlgili JAR'lar yönetmelik haline dönüştürülmesi.	UB	30.06.2004	2-30.06.2005
16	Topluluk havaalanlarına yapılacak olan operasyonların gürültü sınırlamaları ile ilgili yönetmeliklerin ve uygulamaların tesisine ilişkin 26 Mart 2002 tarih ve 2002/30/EEC sayılı AP ve Konsey Direktifi	Yönetmelik hazırlanması	UB	30.06.2005	2-30.06.2006
17	Topluluk hava taşıyıcılarının Topluluk içi hatlara girişlerine ilişkin 23 Temmuz 1992 tarih ve 2408/92 sayılı Konsey Tüzüğü		UB		Müzakere sürecinde belirlenecektir.
18	Üye Devletler ve Üçüncü Ülkeler arasında hava yolu taşımacılığı ilişkileri ve uluslararası örgütler nezdindeki eylemler konusunda bir danışma prosedürü oluşturan 20 Aralık 1979 tarih ve 80/50/EEC sayılı Konsey Kararı		UB		Müzakere sürecinde belirlenecektir.

Kaynak: ABB, 2003b: 355-357.

Tablo 7. Mevzuatın Uyumu ve Uygulanması İçin Kurumsal Yapılanma Takvimi

No	Yapılması Gerekenler - (Ulaştırma Bakanlığı)	Uygulama Tarihi
1	<i>Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün yapısının değiştirilerek finansal ve teknik açıdan özerk, diğer yönlerden Ulaştırma Bakanlığına bağlı idari bir yapının oluşturulması</i>	2004
2	<i>1 nolu maddeye bağlı olarak personel istihdamı</i>	2004
3	<i>Danışmanların temini (eğitim ve alt yapı çalışmaları için)</i>	2004
4	<i>Personelin teknik eğitimi</i>	2004
5	<i>Alt yapının oluşturulması</i>	2004
6	<i>Uygulamaların takibi</i>	2005

Kaynak: ABB, 2003b: 357-358.

Tablo 8. Planlanan Finansman İhtiyaçları

İhtiyaçlar (Ulaştırma Bakanlığı)	Yıl	Ulusal Bütçe	AB Kaynakları	Diğer	Toplam
I-Yatırım					
II- Mevzuatın Uyumu ve Uygulanması					
Personel Alımı⁸²	2004	1.000.000 € ⁸³			1.000.000 €
Eğitim⁸⁴	2004	< 200.000 €	<1.500.000 €		<1.700.000 €
Danışman İhtiyacı⁸⁵	2004		1.000.000 €		1.000.000 €
Tercüme⁸⁶	2003 - 2004		150.000 €		150.000 €
Diğerleri					

Kaynak: ABB, 2003b: 358.

⁸² Tablo 4.2'de 1 No'lu madde olarak belirtilen İdari Yapılanmadan sonra 116 olan mevcut personel sayısı yaklaşık olarak 250 civarında olacaktır.

⁸³ €: Euro, AB para birimi.

⁸⁴ İdari yapının düzenlenmesi ile genişleyen kadro içerisine dahil olacak olan teknik personele kurum tarafından verilecek 4 haftalık temel eğitim, bu personelin kendi konularında uzmanlaşmasını sağlayacak olan birer haftalık ayrıntılı teknik eğitimler, yine süresi birer hafta olan işbaşı eğitimleri ve üyesi bulunulan Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından şart koşulan ve onlar tarafından verilecek olan eğitimler için ayrılması planlanan bütçe.

⁸⁵ Yeni idari yapının oluşumu ile daha geniş konu başlıklarına sahip olacak olan kurum, üyesi bulunulan ICAO ve JAA gibi kurumların öngördüğü standartların uygulanmasında yardımcı olacak rehber dokümanların (guidance material) hazırlanması ve yeni bünyeye dahil edilmesi safhalarında gerek uluslararası gerekse yurt içi danışmanlara başvurmak durumunda kalacaktır. Uluslararası danışmanların günlük harcırahı masraflar dahil 2.000 euro civarında olup 10 danışmanın 1 aylık masrafı 600.000 euro tutmaktadır. Ayrıca duruma bağlı olarak çalışma süresinin uzayabileceği ve yurt içi danışman ihtiyacının ortaya çıkacağı durumlar da dikkate alınmıştır.

⁸⁶ Gerek AB Mevzuatının Türkçe tercüme gerektiren uygulamakta olan uluslararası standartların hukuki hiyerarşiye sokulması maksadıyla, oldukça, teknik tercüme ihtiyaçlarının karşılanması düşünülmektedir.

2008 Yılı Ulusal Programı

Tek Avrupa Hava Sahası ile ilgili müktesebata kademeli olarak uyum sağlanması için net bir strateji belirlenmesi ve Avrupa Sivil Havacılık Konferansının sivil havacılık güvenliği alanındaki politika beyanatının ilgili hüküm ve şartlarına uyum sağlanarak bunların uygulanması, 14. Fası Ulaştırma Politikası, Öncelik 14.3, havacılık alanında AB mevzuatının üstlenilmesi ve uygulanması amacıyla yapılan çalışmalarda ele alınan konulardır (ABB, 2008b: 160). Bu kapsamda aşağıdaki tabloda yer alan uyuma yönelik çalışmalar bir takvime bağlanmıştır.

Tablo 9. Mevzuat Uyum Takvimi

No	Yürürlükteki AB Mevzuatı	Taslak Türk Mevzuatı	Kapsam	Sorumlu Kurum	Yayın Tarihi
1	2150/2005/AT sayılı Tüzük	Hava Sahasının Esnek Kullanımı İçin Ortak Kurallar Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme	Hava sahasının esnek kullanımı için temel kuralların belirlenmesi	UB SHGM DHMI	Tam üyelik perspektifi çerçevesinde çıkarılacaktır
2	730/2006/AT sayılı Tüzük	Hava Sahası Sınıflandırması Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme	Hava sahası sınıflandırılması ve FL 195 üzerinde görerek uçuş kurallarına göre yapılacak uçuşlar ile ilgili temel kuralların belirlenmesi	UB SHGM DHMI	Tam üyelik perspektifi çerçevesinde çıkarılacaktır
3	95/93/AET sayılı Tüzük	Slot Uygulama Prensipleri Yönetmeliği	Slot Uygulama Prensipleri Talimatının yönetmelik haline dönüştürülmesi.	SHGM	2009
4	2096/2005/AT sayılı Tüzük	Hava Seyrüsefer Hizmetlerinin Sağlanması için Ortak Gereklere Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme	Hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanmasında ortak kuralların belirlenmesi	UB SHGM DHMI	Tam üyelik perspektifi çerçevesinde çıkarılacaktır
5	549/2004/AT sayılı Tüzük	Tek Avrupa Seması Çerçeve Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme	Tek Avrupa Semasının oluşturulabilmesi için gerekli yasal çerçevenin oluşturulması	UB SHGM DHMI	Tam üyelik perspektifi çerçevesinde çıkarılacaktır
6	550/2004/AT sayılı Tüzük	Tek Avrupa Seması - Hizmet Sağlama Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme	Tek Avrupa Semasında hava seyrüsefer hizmetleri sağlanması ile ilgili yasal çerçevenin oluşturulması	UB SHGM DHMI	Tam üyelik perspektifi çerçevesinde çıkarılacaktır
7	551/2004/AT sayılı Tüzük	Tek Avrupa Seması - Hava Sahası Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme	Tek Avrupa Semasında hava sahasının düzenlenmesi ve kullanımı ile ilgili yasal çerçevenin oluşturulması	UB SHGM DHMI	Tam üyelik perspektifi çerçevesinde çıkarılacaktır
8	552/2004/AT sayılı Tüzük	Tek Avrupa Seması - Avrupa Hava Trafik Yönetim Ağı Birlikte İşlerlik Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme	Avrupa Hava Trafik Yönetim Ağının Birlikte İşlerliğinin sağlanması	UB SHGM DHMI	Tam üyelik perspektifi çerçevesinde çıkarılacaktır
9	2042/2003/AT sayılı Tüzük'ün ekinde yer alan PART M	Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Bakım Sistemi Yönetmeliği (SHY-M Rev.1)	Ticari Hava Taşıma İşletmelerinin bakım sisteminin EASA standartlarında düzenlenmesi ve PART-M'e uygun olarak Türk tescilinde bulunan sivil hava araçlarının teknik açıdan uçabilirlik kontrolünün yapılması.	SHGM	2009

10	96/67/AT sayılı Direktif	Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22) ⁸⁷	Yer Hizmetleri piyasasına giriş koşulları ve hizmet standartlarının düzenlenmesi	SHGM	2009
11	261/2004/AT sayılı Tüzük	Yolcu Hakları Talimatı ⁸⁸	Yolcu mağduriyetiyle ilgili düzenlemelerin yapılması	SHGM	2009
12	2299/89/AET sayılı Tüzük	Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemleri Talimatı	Bilgisayarlı rezervasyon sistemlerinin işletilmesine yönelik kuralların düzenlenmesi	SHGM	2010
13	1107/2006/EC sayılı Tüzük	Hava Yoluyla Taşınan Engelli ve Hareket Kabiliyeti Kısıtlı Kişilerin Haklarına İlişkin Yönetmelik	Hava yoluyla taşınan engelli ve hareket kabiliyeti kısıtlı kişilerin haklarına ilişkin düzenleme yapılması	SHGM	2009
14	2004/36/AT sayılı Direktif ⁸⁹	Yerli ve Yabancı Hava Araçlarının Emniyet Değerlendirmesi Yönetmeliği	Yerli ve Yabancı Hava Araçlarının Emniyet Değerlendirmesi	SHGM	2009
15	1032/2006 sayılı Tüzük	Hava Trafik Kontrol Üniteleri Arasında Uçuşların Bildirimi, Koordinasyonu ve Transferi Amacıyla Uçuş Bilgisinin Değişimi için Otomatik Sistem Gerekliliklerine İlişkin Yönetmelik	Hava trafik kontrol üniteleri arasında uçuşların bildirim, koordinasyonu ve transferi amacıyla uçuş bilgisinin değişimi için otomatik sistem gerekliliklerine ilişkin düzenleme yapılması	UB SHGM DHMI	2011 sonrası
16	1033/2006 sayılı Tüzük	Tek Avrupa Seması için uçuş öncesi safhada uçuş planları için prosedürler üzerine gerekliliklere ilişkin yönetmelik	Tek Avrupa Seması için uçuş öncesi safhada uçuş planları için prosedürler üzerine gerekliliklere ilişkin düzenleme yapılması	UB DHMI	2011 sonrası
17	1794/2006 sayılı Tüzük	Hava seyrüsefer hizmetleri için genel ücretlendirme yönetmeliği	Hava seyrüsefer hizmetleri için ortak ücretlendirme planlarının geliştirilmesi.	UB DHMI	Tam üyelik perspektifi çerçevesinde çıkarılacaktır
18	633/2007 sayılı Tüzük	Hava Trafik Kontrol Üniteleri Arasında Uçuşların Bildirimi, Koordinasyonu ve Transferi Amacıyla Kullanılan Uçuş Mesajı Transfer Protokolünü Uygulama Gerekliliklerine İlişkin Yönetmelik	Hava trafik kontrol üniteleri arasında uçuşların bildirim, koordinasyonu ve transferi amacıyla kullanılan uçuş mesajı transfer protokolünü uygulama gerekliliklerine ilişkin düzenleme yapılması	UB DHMI	2011 sonrası
19	1265/2007 sayılı Tüzük	Tek Avrupa Seması için Hava – Yer Ses Kanal Aralığı Gerekliliklerine İlişkin Yönetmelik	Tek Avrupa Seması için hava – yer ses kanal aralığı gerekliliklerine ilişkin düzenleme yapılması	UB DHMI	2011 sonrası
20	1315/2007 sayılı Tüzük	Hava Trafik Yönetiminde Emniyet Gözetimine İlişkin Yönetmelik	Hava trafik yönetiminde emniyet gözetimine ilişkin düzenleme yapılması	UB SHGM DHMI	Tam üyelik perspektifi çerçevesinde çıkarılacaktır
21	1321/2007 sayılı Tüzük	Sivil Havacılık Hadiseleri ile İlgili Bilginin Merkezi Bir Havuzda Birleştirilmesi için Uygulama Kurallarına Dair Yönetmelik	Sivil havacılık hadiseleri üzerine bilginin merkezi bir havuzda birleştirilmesi için uygulama kuralları oluşturulması	UB DHMI	Tam üyelik perspektifi çerçevesinde çıkarılacaktır
22	1330/2007 sayılı Tüzük	Sivil Havacılık Hadiseleri ile İlgili Bilginin İlgili Partilere Dağıtımı için Uygulama Kurallarına Dair Yönetmelik	Sivil havacılık hadiseleri üzerine bilginin ilgili partilere dağıtımı için uygulama kuralları oluşturulması	UB DHMI	2011 sonrası

Kaynak: ABB, 2008b: 160-164.

⁸⁷ “Öncelik 4.1 AB kaynaklı doğrudan yabancı yatırımları etkileyen kısıtlamaların kaldırılmasına devam edilmesi” altında da yer almaktadır.

⁸⁸ “Öncelik 28.1 Tüketicinin korunması ile ilgili müktesebata uyumun artırılması ve idari yapıların yeterliliğinin ve uygulama kapasitesinin sağlanması” altında da yer almaktadır.

⁸⁹ 2004/36/AT sayılı Direktif, 216/2008/AT sayılı Tüzük ile yürürlükten kaldırılmış olmakla birlikte, Tüzüğün 69 (5) maddesi kapsamında hazırlanmaktadır.

Mevzuatın uyumu ve uygulanması için gerekli kurumsal yapılanma ihtiyaçlarına yönelik bir takvim ve herhangi bir kurumsal yapılanma tedbiri ile kaynaklara yönelik herhangi bir finansman ihtiyacı öngörülmemiştir (ABB, 2008b: 164).



EK-2. İlerleme Raporları

Türkiye'nin katılım yönünde ilerlemesi üzerine, AB Komisyonu tarafından hazırlanan Düzenli Raporları'nda, "Genel Ulaştırma Politikası" ve "Havacılık Alanına" yönelik yapılmış değerlendirmeler hakkındaki incelemeler için aşağıdaki tablolar oluşturulmuş ve elde edilen bilgiler sunulmuştur.

Tablo 1. 1998 Yılı Türkiye Düzenli İlerleme Raporu

Ulaştırma	Havacılık
<i>Türkiye'nin ulaştırma sektörü açısından AB'nin düzenleyici sistemine aşamalı bir şekilde uyum sağlamayı öngören bir politika izlemesine rağmen özellikle deniz taşımacılığı alanında müktesebatı uygulamanın çok uzağında olduğu; altyapılar açısından ise tatmin edici bir durumda olduğu ifade edilmiştir. Bir Pan-Avrupa Ulaştırma Ağı oluşturulması çerçevesinde; Türkiye'nin, Karadeniz ve Akdeniz Alanı olmak üzere iki Pan-Avrupa Ulaştırma Koridoru üzerinde ve Pan-Avrupa Ulaştırma Alanları içerisinde olduğu belirtilmiştir.</i>	<i>Havacılık alanına yönelik olarak, Komisyon'un, bölgedeki diğer ülkeler ile benzer şekilde, Türkiye ile hava taşımacılığı konusunda ileri bir zamanda yapılması düşünülen bir hava taşımacılığı anlaşması için müzakerelere hazırlık olarak görüşmeler teklif etmiş olduğu fakat söz konusu görüşmeler henüz başlatılmadığı ifade edilmiştir. Komisyon'un Türkiye için Avrupa stratejisi; Pan-Avrupa Ağlarının geliştirilmesine katılım, deniz taşımacılığında iş birliği, bir havacılık anlaşmasının müzakeresi ve uydu navigasyonu ile konumlandırma konusunda iş birliği de dahil olmak üzere bu sektörde gelecekteki çalışmalar için bir dizi kılavuz ortaya koymakta olduğu ifade edilmiştir.</i>

Kaynak: EC, 1998: 41-42; "1998 Yılı Türkiye Düzenli İlerleme Raporu" esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 2. 1999 Yılı Türkiye Düzenli İlerleme Raporu

Ulaştırma	Havacılık
<i>Türkiye'nin, ulaştırmada, kendi düzenleyici sisteminin AB sistemine uyumuna yönelik aşamalı bir politika izlemekte olduğu belirtilmiştir.</i>	<i>Havayolu ulaştırması ile ilgili olarak, Komisyon'un serbestleştirme üzerine keşif niteliğinde görüşmelere açık olduğu; altyapı konusunda ise, Türkiye'nin, Küresel Navigasyon Uydu Sistemi (Global Navigation Satellite System-GNSS)'nin Avrupa ötesi ağının genişletilmesine katılma arzusunun ifade etmiş olduğu ve bu konuda Komisyon servisleriyle görüşmeler başlatıldığı belirtilmiştir.</i>

Kaynak: EC, 1999: 34-35; "1999 Yılı Türkiye Düzenli İlerleme Raporu" esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 3. 2000 Yılı Türkiye Düzenli İlerleme Raporu

Ulaştırma Politikası	Havacılık
<i>Topluluk ulaştırma müktesebatını iç hukuka aktaran yeni bir mevzuat kabul edilmediği belirtilmiştir. Türkiye'nin, mevzuatını değiştirmek ve Topluluk ulaştırma müktesebatını benimsemek için gerekli yasal çalışmaları önemli ölçüde hızlandırması gerektiği; kanunların etkili bir şekilde uygulanmasına zemin hazırlamak için, katılım sürecinin bu aşamasında bunun bir öncelik olarak kabul edilmesi gerektiği ifade edilmiştir.</i>	<i>Havayolu sektöründe ilerleme olduğunun söylenemeyeceği ve hava taşımacılığı alanında Türkiye'nin, Ortak Havacılık Düzenlemeleri (Joint Aviation Regulations-JARs)'ne katılmaya hazırlanmakta olduğu belirtilmiştir.</i>

Kaynak: EC, 2000: 45-47; “2000 Yılı Türkiye Düzenli İlerleme Raporu” esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 4. 2001 Yılı Türkiye Düzenli İlerleme Raporu

Ulaştırma Politikası	Havacılık
<i>Topluluk ulaştırma müktesebatını iç hukuka aktaran yeni bir mevzuat kabul edilmemesine rağmen, bu alanda bir miktar ilerleme sağlanmış olduğu ancak Türkiye'nin, Topluluk ulaştırma müktesebatını benimsemek için mevzuat çalışmalarını önemli ölçüde hızlandırması gerektiği ifade edilmiştir. Çok sayıda yeni düzenleme yapıldığı fakat bunların çoğunun uygulamanın ayrıntılarını ikincil mevzuata bırakan çerçeve kanunlar olduğu; ayrıca, mevzuatın etkin bir şekilde uygulaması ve bu konudaki idari kapasitesinin iyileştirilmesi gerektiği belirtilmiştir.</i>	<i>Havayolu taşımacılığı alanında, uluslararası trafiğe açık havaalanlarında hizmetlerin düzenlendiği; slot⁹⁰ tahsisinin IATA kurallarına göre yapılmakta olduğu; Türkiye'nin rapor tarihine kadar diğer aday ülkeler ile birlikte Avrupa Ortak Havacılık Alanı sürecine girmek için herhangi bir çaba göstermediği; hava taşımacılığında sorumlu Sivil Havacılık Otoritesi'nin ise yeniden yapılandırıldığı belirtilmiştir. THY'nin özelleştirilmesine ilişkin son girişimin başarısız olmasına rağmen, Türk havacılık sektörünün özelleştirilme çalışmalarının devam etmekte olduğu; 19 Nisan 2001 tarihinde, Türk Sivil Havacılık Kanununda, havayolu taşıyıcılarına yönelik Ulaştırma Bakanlığının izni olmadan ücretleri belirleme imkanı veren bir değişikliğin yapıldığı; söz konusu değişikliğin rekabetin gelişmesine katkıda bulunacağı; ayrıca, havayolu taşımacılığı alanında, yeni bir hava güvenlik izleme sistemi kurulmuş olması ve ICAO'nun Türkiye'nin uyumu konusundaki memnuniyetini belirtmesi raporda yer almıştır.</i>

Kaynak: EC, 2001: 62-63; “2001 Yılı Türkiye Düzenli İlerleme Raporu” esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

⁹⁰ Slot tahsisi: Uçuş hatları tahsisi.

Tablo 5. 2002 Yılı Türkiye Düzenli İlerleme Raporu

Ulaştırma Politikası	Havacılık
<p><i>Ulaştırma alanında yalnızca sınırlı ilerleme kaydedildiği ancak Trans-Avrupa Ulaşım Ağlarına ilişkin herhangi bir gelişme olmadığı; hava taşımacılığı alanında kayda değer bir gelişme olmadığı ve ulaştırma sektöründe, idari kapasiteye ilişkin gelişme kaydedilmediği belirtilmiştir. Tüm taşımacılık sektörlerinde, mevzuatın etkili uygulanmasına yönelik idari kapasitenin daha da güçlendirilmesinin zorunlu olduğu raporda yer almıştır. Komisyon'un, 1998 yılı İlerleme Raporunda, Türkiye'nin ulaştırma sektörüne ilişkin müktesebatı uygulama konusunda katedeceği çok mesafe bulunduğu sonucuna varmış olmasına rağmen 1998 yılından bu yana ilerlemenin genel olarak sınırlı olduğu; genel bir stratejinin geliştirilmediği, çok sayıda yasama metninin hazırlık aşamasında olduğu ve ayrıntılı uygulamanın, uygulama mevzuatının içeriğine bağlı olduğu ayrıca bu raporda ifade edilmiştir. Türkiye'nin, uluslararası belge ve sözleşmelerin yanı sıra, mevzuatını, Topluluk ulaştırma müktesebatı ile uyumlu hale getirmek için daha fazla çaba harcaması gerektiği; bununla birlikte, mevzuat hazırlıklarının, özellikle gerekli idari yapılar olmak üzere, müktesebatın etkili biçimde uygulanmasını sağlayacak araçlarla desteklenmesinin gerekmekte olduğu raporda ifade edilmiştir.</i></p>	<p><i>Hava taşımacılığı alanında, dikkate alınması gereken belirli bir gelişme olmadığı; Türkiye'nin sektördeki müktesebat ile mevzuat uyumu sürdürmesi ve ayrıca Ortak Havacılık Gereklilikleri'nin kademeli olarak uygulanmasına devam etmesinin gerektiği; ayrıca, Türkiye'nin, rekabetin daha da geliştirilmesine katkıda bulunacak bir sivil havacılık otoritesi oluşturmayı amaçlamakta olduğu belirtilmiştir. Ayrıca havacılık alanında dahil olmak üzere tüm ulaştırma sektörlerinde mevzuatın etkin bir şekilde uygulanması için idari kapasitenin daha da güçlendirilmesinin zorunlu olduğu raporda yer almıştır.</i></p>

Kaynak: EC, 2002: 84-87; “2002 Yılı Türkiye Düzenli İlerleme Raporu” esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 6. 2003 Yılı Türkiye Düzenli İlerleme Raporu

Ulaştırma Politikası	Havacılık
<p><i>Trans-Avrupa Ağları konusunda bazı gelişmelerin kaydedildiği; ulaştırma alanındaki tüm sektörlerde, idari kapasiteye ilişkin kayda değer bir gelişme sağlanmadığı ve özellikle deniz ve hava güvenliği konusunda müktesebatın iç hukuka aktarılması ve uygulanması amacıyla, Hükümet tarafından, bütüncül bir planın kabul edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Son İlerleme Raporundan bu yana Türkiye'nin, ulaştırma alanındaki müktesebatın iç hukuka aktarılmasında sınırlı ilerleme kaydedildiği; mevzuatın ulaştırma alanındaki müktesebata uyumunun oldukça sınırlı olduğu ve eylem planının kabulüne ilişkin çağruların dikkate alınmadığı; ulaştırma müktesebatının iç hukuka aktarılmasına ve uygulanmasına yönelik olarak, açık bir takvime bağlanmış kapsamlı bir eylem planı kabul edilmesi gerektiği ifade edilmiştir.</i></p>	<p><i>Hava taşımacılığı alanında kayda değer bir gelişme olmadığı belirtilmiş; uyum çalışmalarının özellikle havacılık emniyeti ile hava trafik yönetimi konularında yoğunlaşması ve JAR'ların istikrarlı şekilde uygulanması gerektiği vurgulanmıştır. Türkiye'nin, Nisan 2001 tarihinden itibaren JAA'nın tam üyesi olduğu raporda yer almıştır.</i></p>

Kaynak: EC, 2003: 80-82; “2003 Yılı Türkiye Düzenli İlerleme Raporu” esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 7. 2004 Yılı Türkiye Düzenli İlerleme Raporu

Ulaştırma Politikası	Havacılık
<i>AB ulaştırma mevzuatının, verimli bir çevre ve kullanıcı dostu ulaşım hizmetleri sunarak iç pazarın işleyişini iyileştirmeyi amaçlamakta olduğu; ulaşturmaya ilişkin müktesebatın, kara, hava, deniz ve demiryolu taşımacılığı ile iç su yolları sektörlerini kapsadığı ayrıca teknik ve emniyete ilişkin standartlar, sosyal standartlar ve Avrupa Tek Ulaştırma Pazarı bağlamında piyasanın serbestleşmesi konularını içermekte olduğu belirtilmiştir. Son İlerleme Raporundan bu yana, müktesebat ile uyum ve idari kapasiteyi güçlendirme konusunda bir miktar ilerleme kaydedildiği; Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları ile ilgili olarak, Türkiye için bir Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Analizi (Transport Infrastructure Needs Assessment-TINA) çalışması için hazırlıkların yürütüldüğü ve bu çalışmanın, gelecekteki ağı tanımlanması için temel oluşturacağı ifade edilmiştir. Raporda Ulaştırma Bakanlığının personelinin ve kapasitesinin önemli ölçüde güçlendirilmesi gerektiği yer almıştır.</i>	<i>Hava taşımacılığına ilişkin olarak, müktesebat ile mevzuat uyumu konusunda ilerleme kaydedilmediği; bazı Türk hava taşıyıcılarının, İstanbul'a ve İstanbul'dan da dahil olmak üzere tarifeli iç hat uçuşları başlattığı ve bunun, Devlet mülkiyetindeki operatörün iç hat uçuşlarındaki fiili tekelinin sona ermesine katkıda bulunduğu belirtilmiştir. Hava taşımacılığı konusunda, Türkiye'nin, sınırlı düzeyde olan müktesebat ile uyumunun daha da geliştirmesi ile THY'nin konumunu korumaya yönelik olan mevcut mevzuatın ve özellikle de idari uygulamaların gözden geçirilip düzeltilmesinin gerekliliği ifade edilmiştir</i>

Kaynak: EC, 2004: 100-103; “2004 Yılı Türkiye Düzenli İlerleme Raporu” esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 8. 2005 Yılı Türkiye İlerleme Raporu

Ulaştırma Politikası	Hava Taşımacılığı
<i>AB ulaştırma mevzuatının, güvenli, verimli, çevreye duyarlı ve kullanıcı dostu taşımacılık hizmetlerini destekleyerek iç pazarın işleyişini iyileştirmeyi amaçlamakta olduğu; ulaştırma müktesebatının, karayolu taşımacılığı, demiryolları, iç su yolları, kombine taşımacılık, hava ve deniz taşımacılığı sektörlerini kapsamakta olduğu; teknik ve emniyete ilişkin standartlar, güvenlik, sosyal standartlar ve iç ulaştırma pazarı bağlamında devlet yardımı kontrolü ve piyasa serbestleşmesi konularını içermekte olduğu belirtilmiş ve Türkiye'nin bu alanda bazı ilerlemeler kaydettiği bu raporda yer almıştır.</i>	<i>Hava taşımacılığı alanında, müktesebata ilişkin olarak sınırlı ilerleme kaydedildiği; uçak ve helikopter pilotlarının ruhsatlandırılmasına yönelik talimatların Temmuz 2005'te yayınlanmış olduğu ve müktesebat ile uyumu teyit etmek için uygulamanın izlenmesi gerektiği; Onaylı Bakım Kuruluşları Uygulama Yönetmeliğinin Temmuz 2004'te yayımlandığı ancak Türkiye'nin müktesebata genel uyumunun sınırlı kaldığı; JAR ve EUROCONTROL standartlarının uygulamaya yönelik düzenlemelere dönüştürülmesinde ilerleme sağlanması gerektiği ve özerk bir kaza inceleme biriminin kurulması gerektiği de raporda yer almıştır. Eylül 2005'te Bakanlık onayı ile slot eşgüdüm sorumluluğu THY ve DHMİ koordinasyonunda SHGM başkanlığında kurulan bir komisyonun yetkisine verilmiş olması; SHGM'nin slot eşgüdüm görevini yerine getirmek için tamamen THY ve DHMİ'ye bağımlı olması nedeniyle müktesebata uygunluğunun izlenmesi gerekliliği; SHGM'nin idari kapasitesinin önemli ölçüde güçlendirilmesi gerekmekte olduğu ve Türkiye'nin, THY'nin konumunu korumaya yönelik mevcut uygulamalarını gözden geçirme gerekliliği ayrıca raporda ifade edilmiştir. Bununla birlikte, Kıbrıs Havayolları'na ve diğer Kıbrıs ulaştırma şirketlerine Türk Ulusal Hava Sahası'nı kullanmaları için uygulanan kısıtlamalar ile Türk ve Kıbrıs sivil havacılık otoriteleri arasındaki iletişime uygulanan kısıtlamalar konusunda ilerleme kaydedilememesi durumuna bu raporda yer verilmiştir. Bir aday ülke olarak Türkiye'nin, “yatay anlaşma” imzalamak konusunda Komisyon'la müzakerelere başlamasının teşvik edilmesi; Türkiye'nin, AB Üye Devletleriyle yapmış olduğu ikili anlaşmalar çerçevesinde, Topluluk hava taşıyıcılarının AB üyesi devletlerle Türkiye arasında çalışmasına izin verilmesi ve ayrıca, Topluluk hava taşımacıları arasında milliyetlerine göre</i>

	<p>ayırım yapılmamasının gerekte olduğu bu Rapora yansıtılmıştır⁹¹. Raporun ulaştırma başlığı sonuç paragrafında; ulaştırma sektöründe genel olarak kaydedilen gelişmelere karşın, ilgili müktesebatın iç hukuka aktarımı ve müktesebata uyum ile etkin uygulamanın sağlanması konularında daha fazla çaba gösterilmesi gerektiği; hava taşımacılığı alanında ise, uluslararası anlaşmaların ve kuralların kabulü, ilgili müktesebatın iç hukuka aktarılmasıyla tamamlanması gerekliliği ve Mevzuat uyumunun sağlanmasının yanı sıra, ilgili tüm idarelerin uygulama ve yürütme kapasitesine gereken önem verilmesi raporda yer almıştır</p>
--	---

Kaynak: EC, 2005: 83-85; “2005 Yılı Türkiye İlerleme Raporu” esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 9. 2006 Yılı Türkiye İlerleme Raporu

Ulaştırma Politikası	Hava Taşımacılığı
<p>Ulaştırma alanında bazı ilerlemelerin kaydedildiği; mevzuat uyumunun, karayolu taşımacılığı alanında oldukça ileri düzeyde olduğu; ancak diğer sektörlerde eşit olmadığı; uygulama ve yürütme kapasitesine daha fazla dikkat edilmesi gerektiği; hava taşımacılığı alanlarında, uluslararası anlaşmaların kabulü ve ilgili müktesebatın iç hukuka aktarılması gerekliliği; Türkiye'nin, ulaştırma araçları üzerindeki kısıtlamalar da dahil olmak üzere, malların serbest dolaşımı üzerindeki tüm kısıtlamaları kaldırmamış olduğu genel olarak yer almıştır.</p>	<p>Hava taşımacılığı ile ilgili bazı ilerlemeler kaydedildiği; SHGM'ye kanunla mali ve teknik özerklik verildiği; yeniden yapılanma ile işe alımlarının göze çarpıcı bir nitelikte olduğu; SHGM'nin İstanbul'da bir şubesinin açıldığı ve bir diğerinin ise Antalya'da açılmasının öngörüldüğü; bazı uygulama yönetmeliklerinin çıkarıldığı; Bakana bağlı özerk bir kaza inceleme kurulunun oluşturulduğu; slot tahsis ilkelerine ilişkin bir talimatın yayımlandığı ve bir slot koordinatörlüğü görevinin yanı sıra değerlendirme ve teknik komitelerin oluşturulduğu; bu alandaki müktesebata uyumun devam etmekte olduğu; Türkiye'nin, Komisyon ile henüz bir “yatay havacılık anlaşması” müzakerelerine katılmadığı ve Topluluk hukuku kapsamında temel bir gereklilik olan Topluluk tahsisini kabul etmediği yer almıştır. Bunların yanında, Kıbrıs bandıralı ve/veya işletimindeki gemiler ile son durağı Kıbrıs olan gemilerin Türk limanlarına erişimi konusunda bir ilerleme kaydedilmediği; Türk ulusal hava sahasını kullanmayı amaçlayan Kıbrıs hava araçlarına uygulanan kısıtlamaların kaldırılması konusunda ve ayrıca Türk ve Kıbrıs sivil havacılık makamları ve hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcıları arasındaki iletişim kısıtlamaları konusunda ilerleme kaydedilmediği rapora yansıtılmıştır.</p>

Kaynak: EC, 2006: 47-49; “2006 Yılı Türkiye İlerleme Raporu” esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

⁹¹ Konsey, 5 Haziran 2003'te, Komisyon'u üçüncü ülkelerle mevcut ikili anlaşmaların bazı hükümlerini bir Topluluk sözleşmesiyle değiştirmek üzere müzakere başlatma konusunda yetkilendirmiştir (EC, 2005: 84).

Tablo 10. 2007 Yılı Türkiye İlerleme Raporu

Ulaştırma Politikası	Hava Ulaştırması
<p>Ulaştırma sektöründe devlet yardımı konusunda ilerleme kaydedilmediği ve Türkiye’de devlet yardımlarını düzenleyecek yerleşik bir kurum veya yasal bir çerçeve bulunmamakla birlikte bu konudaki hazırlıkların eksik kaldığı belirtilmiştir. Bu Raporla, “Taşımacılık Politikası” faslının, 11 Aralık 2006 tarihinde Genel İşler ve Dış İlişkiler Konseyi (General Affairs and External Relations Council-GAERC) tarafından kabul edilen ve 14/15 Aralık 2006 tarihinde Avrupa Konseyi tarafından onaylanan Türkiye ile ilgili kararların yer aldığı sekiz bölümden biri olduğu; Kıbrıs bayrağı taşıyan veya uğradığı son liman Kıbrıs’ta olan gemi ve uçakların taşıdığı malların serbest dolaşımı üzerindeki sınırlamalar devam ettiği müddetçe, Türkiye’nin bu fasla ilişkin müktesebatı tam olarak uygulayabilecek durumda olmayacağı yer almıştır. Raporun ulaştırma başlığı sonuç kısmında ise, ulaştırma sektöründe bir miktar ilerleme kaydedildiğinin söylenebileceği ancak Türkiye’nin henüz deniz ve hava taşımacılığı konusunda ilgili uluslararası sözleşmelerin tümüne taraf olmadığı; Güney Doğu Akdeniz Bölgesi’ndeki hava güvenliğine yönelik risklerin ele alınmadığı; Türkiye’nin, ulaştırma araçları üzerindeki kısıtlamalar da dahil olmak üzere, malların serbest dolaşımı üzerindeki tüm kısıtlamaları kaldırmadığı ve Türkiye’nin, ulaştırma sektöründeki idari kapasitesini güçlendirmeye devam etmesi gerektiği ifade edilmiştir.</p>	<p>Rapor’un hava taşımacılığı alanına yönelik olan kısmında, hava taşımacılığı alanında bazı ilerlemeler kaydedildiği; hava taşıyıcıları için sorumluluk sigortası, sivil havacılıkta olay raporlaması, hava trafik kontrolörlerinin lisanslandırılması ve derecelendirilmesi, elektronik güvenlik personelinin sertifikalandırılması ve lisanslandırılması, emniyet olaylarının raporlanması ve değerlendirilmesi, onaylı bakım kuruluşları ve ticari ticari hava ulaştırması operatörleri konularında uygulama mevzuatının kabul edilmiş olduğu belirtilmiştir. Ayrıca, mali açıdan özerk hale gelen SHGM’nin, hizmet bedellerinin yanı sıra operatörlere ve yer hizmetleri kuruluşlarına verilen lisanslardan gelir elde etmeye başladığı; SHGM’nin yeniden yapılanmasının tamamladığı, Antalya’da bir şubesinin açıldığı; yeni personel alındığı ve personel sayısının dört yıl içinde neredeyse ikiye katına ulaşarak 300’e çıkacağı tahmin edildiği ilave edilmiştir. Bunların yanında, Türkiye’nin, Komisyon ile bir “yatay hava taşımacılığı anlaşması” müzakerelerine girmediği ve Topluluk hukuku kapsamında temel bir gereklilik olan Topluluk tahsisini kabul etmediği; Hava Trafik Yönetimi’nin, bölgesel iş birliği eksikliğinden ötürü zarar görmekte olduğu; Türkiye ile Kıbrıs Cumhuriyeti’ndeki hava kontrol merkezleri arasında iletişim eksikliği, Lefkoşa Uçuş Bilgi Bölgesi⁹²’ndeki hava emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atmakta olduğu ve bu alandaki hazırlıkların devam etmekte olduğu rapora yansıtılmıştır.</p>

Kaynak: EC, 2007: 48-49; “2007 Yılı Türkiye İlerleme Raporu” esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 11. 2008 Yılı Türkiye İlerleme Raporu

Ulaştırma Politikası	Hava Taşımacılığı
<p>Türkiye’nin, ulaştırma konusunda sınırlı ilerleme kaydettiği; “Taşımacılık Politikası” faslının, 11 Aralık 2006 tarihinde Genel İşler ve Dış İlişkiler Konseyi (General Affairs and External Relations Council-GAERC) tarafından kabul edilen ve 14/15 Aralık 2006 tarihinde Avrupa Konseyi tarafından onaylanan Türkiye ile ilgili kararların yer aldığı sekiz bölümden biri olduğu; Kıbrıs bayrağı taşıyan veya uğradığı son liman Kıbrıs’ta</p>	<p>Hava taşımacılığı konusunda, sınırlı ilerleme kaydedildiği; SHD-T-35 lisansları ile ilgili süreçlerin EASA Part-66 ve Part-147 Yönetmelikleri ile uyumlu hale getirildiği; slot tahsisi, yer hizmetleri, yolcu hakları ve bakım sistemleri ile ilgili düzenlemelerin hazırlık çalışmalarının ilerlediği; EASA’nın, uçak bakımı alanında SHGM’yi akredite ettiği ancak bu teknik alanlardaki uygulama kapasitesinin yetersiz olduğu ve Tek Avrupa Hava Sahası için hazırlıkların erken bir aşamada olduğu rapora yansımıştır. Bunun yanında, Hava Trafik Yönetimi’nin bölgesel iş birliği eksikliğinden</p>

⁹² Uçuş Bilgi Bölgesi; Flight Information Region-FIR.

olan gemi ve uçakların taşıdığı malların serbest dolaşımı üzerindeki sınırlamalar devam ettiği müddetçe, Türkiye'nin bu fasla ilişkin müktesebatı tam olarak uygulayabilecek durumda olmayacağı 2007 Raporunda belirtildiği şekilde yer almıştır.	kaynaklanan sıkıntılara maruz kaldığı; Türkiye ile Kıbrıs Cumhuriyeti'ndeki hava trafik kontrol merkezleri arasında iletişim eksikliğinin olduğu, bunun da hava güvenliğini ciddi şekilde tehlikeye atmakta olduğu ayrıca uluslararası sözleşmelere taraf olma konusunda ilerleme kaydedilmediği Raporunda belirtilmiştir.
---	--

Kaynak: EC, 2008: 55-56; “2008 Yılı Türkiye İlerleme Raporu” esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 12. 2009 Yılı Türkiye İlerleme Raporu

Taşımacılık Politikası	Hava Taşımacılığı
Türkiye'nin, ulaştırma konusunda sınırlı ilerleme kaydettiği; “Taşımacılık Politikası” faslının, 11 Aralık 2006 tarihinde Genel İşler ve Dış İlişkiler Konseyi (General Affairs and External Relations Council-GAERC) tarafından kabul edilen ve 14/15 Aralık 2006 tarihinde Avrupa Konseyi tarafından onaylanan Türkiye ile ilgili kararların yer aldığı sekiz bölümden biri olduğu; Kıbrıs bayrağı taşıyan veya uğradığı son liman Kıbrıs'ta olan gemi ve uçakların taşıdığı malların serbest dolaşımı üzerindeki sınırlamalar devam ettiği müddetçe, Türkiye'nin bu fasla ilişkin müktesebatı tam olarak uygulayabilecek durumda olmayacağı ve Türkiye ile Kıbrıs Cumhuriyeti'ndeki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliğinin, hava güvenliğini ciddi şekilde tehlikeye atmaya devam ettiği; Türkiye'nin, Avrupa hava sahasını bütünleştirme çabalarının dışında kalmakta olduğu ve havacılık sektöründe uluslararası sözleşmelere taraf olma yolunda ilerleme kaydedilmediği bu Raporunda yer almıştır.	Hava taşımacılığı konusunda ise sınırlı ilerleme kaydedildiği; hava taşımacılığı alanına yönelik olarak, hava taşıtlarında sıvıların taşınmasına ilişkin yeni bir yönetmelik kabul edilmiş olduğu; Antalya uluslararası havalimanında başlayan bir uygulamanın halen pilot aşamada olduğu ve kazanılan tecrübeler ışığında sistemin Türkiye'deki tüm havalimanlarına yaygınlaştırılacağı; SHGM'nin uçak bakımı alanındaki kapasitesinin artırıldığı; SHGM'nin, EASA tarafından akreditasyonuna dayanarak, bakım organizasyonları için AB standartlarına uygun onaylar vermekte olduğu; EASA ile ilişkilerin, 7 Temmuz 2009'da imzalanan bir çalışma düzenlemesiyle resmi bir zemine oturtulduğu; Türkiye'nin, Montreal Konvansiyonuna taraf olduğu raporda yer almıştır. Raporunda ayrıca, Haziran 2009'da yatay havacılık anlaşmasına ilişkin ek görüşmelerin yapıldığı ve Topluluk hukuku kapsamında temel bir gereklilik olan Topluluk tahsisinin tanınması açısından öncelikli bir konu olarak sürdürülmesi gerektiği, bu bağlamda, Türkiye, sivil-asker koordinasyonu ile ilgili hususlara da dahil olmak üzere, Tek Avrupa Hava Sahasına müktesebatına aşamalı uyum için net bir stratejinin geliştirmemiş olmasının yanında Türkiye'nin SESAR'ın Pan-Avrupa boyutuna katılımının sağlanmış olduğu yer almıştır.

Kaynak: EC, 2009: 57-58; “2009 Yılı Türkiye İlerleme Raporu” esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 13. 2010 Yılı Türkiye İlerleme Raporu

Taşımacılık Politikası	Hava Taşımacılığı
Ulaştırma alanına yönelik olarak demiryolları sektörü dışında, ulaştırma sektörünün uyumlaştırılması yönünde bir miktar ilerleme sağlanmış olduğu; havacılık, denizcilik ve karayolu sektörlerindeki mevzuat uyumunun, ileri bir düzeye ulaştığı ancak, son	Havacılık alanına yönelik olarak ele alınan paragraflarda, hava taşımacılığı alanında iyi bir ilerleme kaydedildiğinin söylenebileceği; havacılık alanındaki ilişkiler için yeni bir hukuki dayanak oluşturacak “AB-Türkiye Yatay Havacılık Anlaşması”nın son aşamada olduğu; Türkiye'nin, Tek Avrupa Hava Sahası Girişimi ile ortaya çıkacak havacılık oluşumuna uyum sağlamaya istekli olduğunu ifade etmiş

<p>zamanlarda kabul edilen ve AB müktesebatını değiştiren bazı yasal paketlere ilave uyum çabalarının gerekli olduğu şeklinde ifade yer almıştır. Yine daha önceki raporlarda bulunan, “Türkiye’nin, ulaştırma konusunda sınırlı ilerleme kaydettiği; Taşımacılık Politikası faslının, 11 Aralık 2006 tarihinde Genel İşler ve Dış İlişkiler Konseyi (General Affairs and External Relations Council-GAERC) tarafından kabul edilen ve 14/15 Aralık 2006 tarihinde Avrupa Konseyi tarafından onaylanan Türkiye ile ilgili kararların yer aldığı sekiz fasıldan biri olduğu; Kıbrıs bayrağı taşıyan veya uğradığı son liman Kıbrıs’ta olan gemi ve uçakların taşıdığı malların serbest dolaşımı üzerindeki sınırlamalar devam ettiği müddetçe, Türkiye’nin bu fasla ilişkin müktesebatı tam olarak uygulayabilecek durumda olmayacağı” ifadesi bu Raporunda yer almıştır.</p>	<p>olması; havacılık sektörü için bir katılım öncesi stratejisi oluşturma hazırlıklarının erken aşamada olduğu; SHGM, müfredatın sistematik hale getirilmesini ve daha iyi eğitim olanaklarını gerektiren aktif bir eğitim politikası aracılığıyla insan kaynaklarının teknik kapasitesinin geliştirilmiş olduğu rapora yansımıştır. Raporda yer alan diğer açıklamalarda, SHGM’nin, uçaklarda sıvıların taşınmasına ilişkin yönetmeliğin kapsamını tüm uluslararası havalimanlarını kapsayacak şekilde genişlettiği ve havacılık sektörü ile paydaş istişarelerinin sürdüğü yolcu haklarına ilişkin bir genelgeye son halini verdiği; SHGM tarafından yerli ve yabancı hava taşıtlarının (SAFA-SANA) emniyet değerlendirmesine ilişkin bir yönetmeliğin yayımlandığı; uygulamada yaygın kullanıma rağmen, SHGM’nin, bilgisayarlı rezervasyon sistemlerine ilişkin bir yönetmelik yayınlamamış olduğu yer almıştır. Son ifadelerde ise, Hava Trafik Yönetimi’nin hala bölgesel iş birliği eksikliğinden kaynaklanan sıkıntılara maruz kalmakta olduğu; Türkiye ile Kıbrıs Cumhuriyeti’ndeki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliğinin, Lefkoşa Uçuş Bilgi Bölgesi’nde hava güvenliğini ciddi şekilde tehlikeye atmakta olduğu; Komisyon ve EUROCONTROL tarafından taraflara ve ICAO’ya daha fazla değerlendirme için teknik bir çözüm sunulduğu ancak, Rapor yayımına kadar taraflar arasında bir anlaşmaya varılmadığı ifade edilmiştir.</p>
--	---

Kaynak: EC, 2010: 62-64; “2010 Yılı Türkiye İlerleme Raporu” esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 14. 2011 Yılı Türkiye İlerleme Raporu

Taşımacılık Politikası	Hava Taşımacılığı
<p>Ulaştırma alanına yönelik olarak demiryolları sektörü dışında, ulaştırma sektörünün uyumlaştırılması yönünde bir miktar ilerleme sağlanmış olduğu; deniz ve kara taşımacılığında uyumun ileri düzeyde olduğu ancak hava taşımacılığının süreci daha yavaş bir hızda takip etmekte olduğu; uydu navigasyonu konusundaki bazı ilerlemelerin ise rapor edilebilir düzeyde olduğu belirtilmiştir. “Türkiye’nin, ulaştırma konusunda sınırlı ilerleme kaydettiği; Taşımacılık Politikası faslının, 11 Aralık 2006 tarihinde Genel İşler ve Dış İlişkiler Konseyi (General Affairs and External Relations Council-GAERC) tarafından kabul edilen ve 14/15 Aralık 2006 tarihinde Avrupa Konseyi tarafından onaylanan Türkiye ile ilgili</p>	<p>Hava taşımacılığı alanında bazı ilerlemelerin kaydedildiği; havacılık alanındaki ilişkilere yeni bir hukuki dayanak oluşturacak olan AB-Türkiye yatay havacılık anlaşmasında son aşamaya gelindiği; Türkiye’nin, Tek Avrupa Hava Sahası Girişimi ile oluşacak havacılık yapısına entegre olma konusundaki istekliliği; bu bağlamda, havacılık sektörü için insan kaynakları, çevre, piyasa düzenlemesi ve havacılık emniyeti konularında bir dizi öncelikli eylemi kapsayan bir Türk katılım öncesi stratejisinin nihai hale getirildiği; SHGM personelinin dil yeterliliği, hava aracı yol uzunluğunu kontrol etme kuralları ve asgari ekipman listesinin oluşturulması ve onaylanması ile ilgili yöntemleri belirleme kuralları hakkındaki talimatların yayınladığı; SHGM’nin, uçuş operasyonları müfettişinin el kitabını yayınladığı; ayrıca SHGM’nin piyasada yaygın olarak kullanılan bilgisayarlı rezervasyon sistemi için bir yönetmelik yayınlamış olduğu rapora yansıtılmıştır. Havacılık alanına yönelik olarak yukarıda ifade edilmiş olanların yanında, slot tahsisine ilişkin ulusal düzenlemenin büyük ölçüde ilgili AB müktesebatına ve IATA’nın Dünya Çapında Planlama Kılavuzlarına dayanmasıyla birlikte, özellikle slot yetkisine sahip kuruluşun bağımsızlığı konusunda uygulamayı geliştirmek için çaba gösterilmesine ihtiyaç olduğu; aktif bir eğitim politikası izlenmesine rağmen, havacılık sektörünün güçlü büyümesi göz önüne alındığında SHGM’nin insan kaynakları kapasitesinin ciddi bir endişe konusu haline gelmekte olduğu; SHGM’nin kurumsal ve teknik kapasitesinin sektör büyüme hızını takip edemediği ve</p>

<p>kararların yer aldığı sekiz fasıldan biri olduğu; Kıbrıs bayrağı taşıyan veya uğradığı son liman Kıbrıs'ta olan gemi ve uçakların taşıdığı malların serbest dolaşımı üzerindeki sınırlamalar devam ettiği müddetçe, Türkiye'nin bu fasla ilişkin müktesebatı tam olarak uygulayabilecek durumda olmayacağı" ifadesi Raporda yer almıştır. Ayrıca ulaştırma alanına yönelik bir diğer ifade; insan kaynaklarının ve müktesebatı uygulamak için teknik kapasitenin birçok kurumda eksik olduğu ve takviye gerektirmekte olduğudur.</p>	<p>personel devir hızının yüksek olduğu; Türkiye'nin Tek Avrupa Hava Sahası'nın bir parçası olmayı planlıyorsa, hava trafik yönetimi müktesebatının uygulanmasında daha fazla çaba göstermesine ihtiyaç olduğu; hava trafik kontrol birimleri arasında uçuşların bildirilmesi, koordinasyonu ve aktarılması amacıyla kullanılan bir uçuş mesajı aktarım protokolünün uygulanmasına yönelik uçuş verilerinin alışverişi ve gereksinimlerine ilişkin herhangi bir gelişme olmadığı; dahası, Ayrıca, hava trafik yönetiminin, bölgesel iş birliği eksikliğinden kaynaklanan sıkıntılara maruz kalmakta olduğu raporda belirtilmiştir. Tüm bunların yanında, Türkiye ile Kıbrıs Cumhuriyeti'ndeki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliğinin, Lefkoşa Uçuş Bilgi Bölgesi'nde hava güvenliğini ciddi şekilde tehlikeye atmakta olduğu ve bu duruma acil olarak operasyonel bir çözüm bulunması gerektiği; ICAO bünyesinde görüşmelerin devam etmekte olduğu ancak bu konuda taraflar arasında şu ana kadar bir anlaşmaya varılamadığı; kontrol tedbirleri de dahil, AB standartlarına uygun, AB müktesebatını uygulama kapasitesi ve hava güvenliği alanında ulaştırma müktesebatı ile yasal ve idari uyumun devamına ilişkin olarak, hava trafik yönetimi/hava seyrüsefer hizmetleri alanında standardizasyon denetimleri yürütecek yetkili organ olarak EASA'nın kabul edilmesinin beklendiği; genel olarak, sivil havacılıkta hazırlık düzeyi artmakta olduğu, ancak katılım öncesi stratejinin uygulanmasının daha fazla ilerleme sağlayacağı Raporda ayrıntılı olarak belirtilmiştir.</p>
---	--

Kaynak: EC, 2011: 71-73; "2011 Yılı Türkiye İlerleme Raporu" esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 15. 2012 Yılı Türkiye İlerleme Raporu

Taşımacılık Politikası	Hava Taşımacılığı
<p>Ulaştırma sektöründe uyuma yönelik bazı ilerlemelerin kaydedildiği; Ulaştırma Bakanlığının, Kasım 2011'de Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olarak yeniden yapılandırıldığı; yeniden yapılanmanın, Bakanlığın düzenleyici karakterini güçlendirmekte olduğu belirtilmiş ve AB müktesebatını uygulamak için insan kaynakları ve teknik kapasite alanlarında daha fazla çabaya ihtiyaç olduğu; Türkiye ile Kıbrıs Cumhuriyeti'ndeki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliğinin, hava güvenliğini ciddi şekilde tehlikeye atmakta olduğu ve genel olarak, ulaştırma faslındaki hazırlık düzeyinin orta derece ileri düzeyde olduğu belirtilmiştir. Ayrıca, "Türkiye'nin, ulaştırma konusunda sınırlı ilerleme kaydettiği; Taşımacılık Politikası faslının, 11 Aralık 2006 tarihinde Genel İşler ve Dış İlişkiler Konseyi (General Affairs and External Relations Council-GAERC) tarafından kabul edilen ve 14/15 Aralık 2006 tarihinde Avrupa Konseyi tarafından onaylanan Türkiye ile ilgili kararların yer aldığı sekiz fasıldan biri olduğu; Kıbrıs bayrağı</p>	<p>Hava taşımacılığı alanında AB mevzuatına uyumda ilerleme kaydedildiği; Türkiye'nin EASA çalışmalarına ve Tek Avrupa Hava Sahası'na katılım da dahil olmak üzere emniyete özel önem verilerek, Türkiye'nin AB havacılık sistemine tam olarak entegre olma isteğini ele alan bir diyalogun kurulduğu ancak, AB ile Türkiye arasında yatay havacılık anlaşmasının imzalanmasının halen beklenmekte olduğu; SHGM'nin, yolcu hakları, rezervasyon sistemleri, sürekli uçuşa elverişlilik, hava trafik yönetiminde gözetim, yönetim sistemi ve hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları tarafından risk değerlendirme ve azaltma, performans dayalı sağlık gereksinimleri ile ilgili düzenlemeleri onayladığı; ayrıca SHGM'nin trafik artışıyla başa çıkmak üzere kapasitesini artırmış olması Rapora yansımıştır. Türkiye ile Kıbrıs Cumhuriyeti'ndeki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliğinin Lefkoşa Uçuş Bilgi Bölgesi'nde hava güvenliğini ciddi şekilde tehlikeye attığı bu Raporda tekrar hatırlatılmış; halihazırda, hava trafik kontrol birimleri arasında uçuş verilerinin değişimi ve bir uçuş mesajı transfer protokolünün uygulanması için gereksinimlerle ilgili herhangi bir gelişme olmadığı;</p>

<i>taşıyan veya uğradığı son liman Kıbrıs'ta olan gemi ve uçakların taşıdığı malların serbest dolaşımı üzerindeki sınırlamalar devam ettiği müddetçe, Türkiye'nin bu fasla ilişkin müktesebatı tam olarak uygulayabilecek durumda olmayacağı" ifadesi bu Raporda yer almıştır.</i>	<i>güvenlik sorunlarını çözmek için teknik bir çözüm aranması gerektiği; Hava Trafik Yönetimi'nin hala bölgesel iş birliği eksikliğinden kaynaklanan sıkıntılara maruz kalmakta olduğu ve acil olarak operasyonel bir çözüm bulunmasına ihtiyaç olduğu raporda yer almıştır.</i>
--	--

Kaynak: EC, 2012: 58-60; "2012 Yılı Türkiye İlerleme Raporu" esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 16. 2013 Yılı Türkiye İlerleme Raporu

Taşımacılık Politikası	Hava Taşımacılığı
<i>Başta mevzuat uyumu konusu olmak üzere, ulaştırma politikası alanında bazı ilerlemelerin kaydedildiği; kurumsal kapasitenin müktesebat ile uyumlu hale getirilmesi ve özellikle tehlikeli mallar ile demiryolları alanlarında uygulanması için daha fazla çabaya ihtiyaç olduğu ancak Türkiye'nin ulaştırma alanında genel olarak ileri düzeyde olduğu belirtilmiştir.</i>	<i>Hava taşımacılığı alanında, EASA'nın çalışmalarına katılım dahil, Türkiye'nin AB havacılık sistemine tam uyumu için teknik hazırlıkların devam ettiği; Türkiye'nin bu amaca yönelik en önemli basamak olarak görülen Yatay Havacılık Anlaşması'nı imzalamasının halen beklenmekte olduğu; SHGM'nin hava operasyonları ve devam eden uçuşa elverişlilik konularında müktesebat ile uyum sağlamak için yönetmelikler çıkardığı; SHGM'nin ayrıca Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcılarının Sertifikalandırılmalarına İlişkin Yönetmeliği, Onaylı Hava Aracı Bakım Kuruluşları Yönetmeliğini ve Genel Havacılık Yönetmeliğini yayımladığı; Hava trafik Yönetimi'nin hala bölgesel iş birliği eksikliğinin görüldüğü; Türkiye ile Kıbrıs Cumhuriyeti'ndeki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliğinin Lefkoşa Uçuş Bilgi Bölgesi'nde hava güvenliğini ciddi şekilde tehlikeye atmakta olduğu; halihazırda, hava trafik kontrol birimleri arasında uçuş verilerinin alışverişi ve bir uçuş mesajı aktarım protokolünün uygulanması için gereksinimlerle ilgili herhangi bir gelişme olmadığı ve bu güvenlik sorununu çözmek için acilen operasyonel bir çözüm bulunması gerektiği Raporda ifade edilmiştir.</i>

Kaynak: EC, 2013: 35; "2013 Yılı Türkiye İlerleme Raporu" esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 17. 2014 Yılı Türkiye İlerleme Raporu

Taşımacılık Politikası	Hava Taşımacılığı
<i>Ulaştırma politikası alanına yönelik, başta kurumsal kapasite ve karayolu taşımacılığı güvenliği olmak üzere bazı ilerlemelerin kaydedildiği; demiryollarında daha fazla önemli çalışmaya ihtiyaç olduğu ve genel olarak, Türkiye'nin ulaştırma sektöründe kısmen ilerlediği ifade edilmiştir.</i>	<i>Hava taşımacılığı alanında ise Yatay Anlaşma'nın hala imzalanmayı beklediği; anlaşmanın havacılık alanında daha fazla uyum için önemli bir kilometre taşı olduğu; SHGM'nin 35 yeni personel istihdam ederek kalite yönetim belgesini aldığı; Genel Müdürlüğün, Türkiye'yi AB müktesebatına ve ticari hava operatörleri, uçuşa elverişlilik ve hava aracı bakım personeline ilişkin EASA gerekliliklerine daha fazla uyum sağlamak için yönetmelikler çıkardığı; Hava Trafik Yönetimi'nin hala bölgesel iş birliği eksikliğinin görüldüğü; Türkiye ile Kıbrıs Cumhuriyeti'ndeki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliğinin Lefkoşa Uçuş Bilgi Bölgesi'nde hava güvenliğini ciddi şekilde tehlikeye atmakta olduğu; halihazırda, hava trafik kontrol birimleri arasında uçuş verilerinin alışverişi ve bir uçuş mesajı aktarım protokolünün uygulanması için gereksinimlerle ilgili herhangi bir gelişme olmadığı ve bu güvenlik sorununu çözmek için acilen operasyonel bir çözüm bulunması gerektiği bu Raporda ifade edilmiştir.</i>

Kaynak: EC, 2014c: 36-37; "2014 Yılı Türkiye İlerleme Raporu" esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 18. 2015 Yılı Türkiye Raporu

Taşımacılık Politikası	Hava Taşımacılığı
<p><i>Ulaştırma politikasına yönelik, AB'nin, karayolu taşımacılığı, demiryolları, iç su yolları, kombine taşımacılık, havacılık ve deniz taşımacılığında teknik ve emniyet standartları, güvenlik, sosyal standartlar, devlet yardımı ve piyasa serbestleştirilmesi için ortak kurallara sahip olduğu belirtilerek; Türkiye'nin, ulaştırma konusunda orta düzeyde hazırlıklı olduğu; geçilen yıl bu alanda, özellikle de sivil havacılıkta bazı ilerlemelerin kaydedildiği; demiryolu sektöründe yasal ve kurumsal uyumun önemli ölçüde gecikmekte olduğu ve gelecek yılda, Türkiye'nin öncelikle demiryollarının uyumu yanında AB ve özellikle EASA ile sivil havacılığa ilişkin iş birliğini geliştirmesi konusunda çaba sarf etmesi gerektiği vurgulanmıştır.</i></p>	<p><i>Hava taşımacılığı alanında; Türkiye-AB Yatay Havacılık Anlaşması'nın henüz imzalanmadığı ve imzalanmayı beklediği; SHGM'nin kapasitesinin Türk sivil havacılık sektörünün büyüklüğüne ve büyüme hızına ayak uyduramadığı; SHGM'nin, hava operasyonları ile ilgili teknik gereksinimleri ve idari prosedürleri AB ve EASA ile uyumlu hale getirmek için çalıştığı; Türkiye'nin, yabancı uçakların uçuşa elverişliliğine ilişkin AB-EASA kurallarına iyi derecede uyum sağladığı ancak uçak mürettebatı konusunda ilerleme kaydedilmediği; Türkiye'nin, ulusal sivil havacılık güvenliği programını kabul ettiği; EASA ile Hava trafik yönetimi ve hava seyrüsefer hizmetleri konusundaki denetimlerin kapsamının genişletilmesine ilişkin olarak çalışma düzenlemelerinin bulunmamasının, Türkiye'nin bu alandaki ilerleme düzeyinin belirlenmediği anlamına gelmekte olduğu; yine daha önceki raporlarda tekrar edildiği haliyle, Türkiye ile Kıbrıs Cumhuriyeti'ndeki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliğinin Lefkoşa Uçuş Bilgi Bölgesi'nde hava güvenliğini ciddi şekilde tehlikeye atmakta olduğu; halihazırda, hava trafik kontrol birimleri arasında uçuş verilerinin alışverişi ve bir uçuş mesajı aktarım protokolünün uygulanması için gereksinimlerle ilgili herhangi bir gelişme olmadığı ve bu güvenlik sorununu çözmek için acilen operasyonel bir çözüm bulunması gerektiği; ayrıca, Kıbrıs'ta kayıtlı veya bağlantılı ya da son uğrak limanı Kıbrıs'ta olan gemiler ve uçaklar üzerindeki kısıtlamalar devam ettiği sürece, Türkiye'nin bu fasulla ilgili müktesebatı tam olarak uygulayacak durumda olamayacağı Raporunda yerini almıştır.</i></p>

Kaynak: EC, 2015: 46-47; “2015 Yılı Türkiye Raporu” esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 19. 2016 Yılı Türkiye Raporu

Taşımacılık Politikası	Hava Taşımacılığı
<p><i>Ulaştırma politikası başlığına yönelik olarak, AB'nin, karayolu taşımacılığı, demiryolları, iç su yolları, kombine taşımacılık, havacılık ve deniz taşımacılığında teknik ve emniyet standartları, güvenlik, sosyal standartlar, devlet yardımı ve piyasa serbestleştirilmesi için ortak kurallara sahip olduğu belirtilmiştir; Türkiye'nin, ulaştırma politikası alanında kısmen hazırlıklı olduğu; Rapor döneminde, özellikle demiryolu ve havacılık alanlarında bir miktar ilerleme sağlandığı; bununla birlikte, demiryolu otoritelerinin mali ve teknik kapasitesinin yanı sıra tüm ulaştırma modları, özellikle sivil havacılık alanında idari kapasiteyi güçlendirmek için daha fazla çalışmaya ihtiyaç olduğu belirtilmiştir. Genel ulaştırma müktesebatı ile ilgili olarak, ulusal ulaşım stratejisi gibi temel stratejik belgelerin</i></p>	<p><i>Havacılıkta, Türkiye'nin, müktesebata uyum konusunda ilerleme kaydetmekte olduğu; emniyet konuları da dahil olmak üzere kapsamlı bir havacılık anlaşmasıyla ilgilendiğini ifade ettiği; yerli ve yabancı uçakların, hareket kabiliyeti kısıtlı yolculara ilişkin güvenlik değerlendirmesi ve uçuş ve görev süresi sınırlamaları ve dinlenme gereksinimleri hakkında uygulama mevzuatını kabul ettiği; hava operasyonları veya uçak mürettebatı alanlarında önemli bir ilerleme kaydedilmediği; SHGM'nin kapasitesinin Türk sivil havacılık sektörünün büyüklüğüne ve büyümesine ayak uyduramadığı; EASA ile havacılık emniyetinin tüm alanlarını kapsayan revize edilmiş çalışma düzenlemesinin öncelikli olarak sonuçlandırılması gerektiği; Türkiye'nin, EASA yönetim kuruluna katılım ve Tek Avrupa Gökyüzü girişimine katılım da dahil olmak üzere, emniyete özel önem verilerek AB havacılık sisteminin tam bir parçası olmaya teşvik</i></p>

<p>daha önceki AB politika önceliklerini yansıtmakta olduğu, ancak bu stratejilerin sürdürülebilir kentsel hareketlilik ve iklim değişikliği ile mücadelede en son AB önceliklerini dikkate alacak şekilde revize edilmesi gerektiği; tüm ulaştırma modlarını kapsayan bir ulaştırma ana planının onaylanmasının gerekli olduğu; tüm ulaştırma modlarında idari kapasitenin güçlendirilmesi, özellikle havacılık ve demiryollarında bunun öncelikli bir konu olmaya devam etmekte olduğu; tüm ulaştırma türlerini kapsayan kaza inceleme kurumunun müktesebatta öngörüldüğü üzere bu alanda düzenleyici makam olan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığında yeterli bağımsızlığa sahip olmadığı raporda yer almıştır.</p>	<p>edilmekte olduğu; Bu uyum gerçekleşinceye kadar, EASA'nın, hava trafik yönetimi ve hava seyriüsefer hizmetlerinde güvenlik denetimleri gerçekleştiremez durumda olduğu ve bu nedenle Türkiye'nin bu alanlardaki ilerleme seviyesinin tespit edilemediği; Türkiye ile Kıbrıs'taki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliğinin, Lefkoşa Uçuş Bilgi Bölgesi'nde hava güvenliğini ciddi şekilde tehlikeye atmaya devam ettiği ve bu güvenlik sorununun çözülmesi için acilen operasyonel bir çözüm bulunması gerektiği bu Rapora da yansımıştır. Ayrıca, daha önceki raporlarda da yer aldığı şekilde, Kıbrıs'ta kayıtlı veya bağlantılı ya da son uğrak limanı Kıbrıs'ta olan gemiler ve uçaklar üzerindeki kısıtlamalar devam ettiği sürece, Türkiye'nin bu fasulla ilgili müktesebatı tam olarak uygulayacak durumda olamayacağı Raporda belirtilmiştir.</p>
---	--

Kaynak: EC, 2016b: 52-54; “2016 Yılı Türkiye Raporu” esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 20. 2018 Yılı Türkiye Raporu

Taşımacılık Politikası ve Genel Taşımacılık	Hava Taşımacılığı
<p>AB'nin, karayolu taşımacılığı, demiryolları, iç su yolları, kombine taşımacılık, havacılık ve deniz taşımacılığında teknik ve emniyet standartları, güvenlik, sosyal standartlar, devlet yardımı ve piyasa serbestleştirme için ortak kurallara sahip olduğu hatırlatılmış; Türkiye'nin, ulaştırma politikası alanına kısmen hazırlıklı olduğu; Rapor döneminde, diğer sektörlerle yönelik açıklamaların ardından havacılık sektörünün kurumsal ve teknik kapasitesi ile insan kaynaklarının güçlendirilmesi gerektiği; gelecek yıl bu eksiklikleri gidermenin yanı sıra, Türkiye'nin özellikle, hava güvenliği, akıllı ulaşım sistemleri ve tüm ulaşım türlerinde AB yolcu hakları dahil olmak üzere havacılık alanlarında AB müktesebatına uyum sağlama yönünde adımlar atması gerektiği ifade edilmiştir. Genel ulaştırma müktesebatı ile ilgili olarak, Türkiye'nin, sürdürülebilir kentsel hareketlilik ve iklim değişikliği konusundaki en son AB önceliklerine atıfta bulunmayan, 2017-2021 dönemini kapsayan, yeni bir stratejik ulaşım planını kabul ettiği; Tüm ulaştırma modlarını kapsayan ulaştırma ana planı tamamladığı; lojistik ana planının ise halen hazırlanmakta olduğu; tüm ulaştırma modları için özellikle havacılık ve demiryolları için idari kapasitenin çok düşük kaldığı ifade edilmiştir.</p>	<p>Havacılık alanına yönelik olarak, 2016 yılından bu yana AB ve Türkiye'nin, çevre, ticari fırsatlar, rekabet, güvenlik, emniyet ve hava trafik yönetimi gibi çok çeşitli havacılık konularında düzenleyici iş birliği ve uyumun yanı sıra pazara erişimi kapsayan kapsamlı bir havacılık anlaşmasını müzakere etmekte olduğu; Türkiye'nin, EASA üyeliği de dahil olmak üzere AB havacılık sistemine tam olarak uyum sağlama isteğini belirttiğini; ancak, düzenlemelerini müktesebat ile uyumlulaştırmak için bu konudaki çabalarını geliştirmesi gerektiği; havacılık emniyeti konusunda hava operasyonları ve uçuş ekibine ile ilgili düzenlemelerde önemli bir ilerleme kaydedilmediği; Ayrıca, SHGM ile EASA arasında çalışma düzenlemesinin yenilenmesine yönelik herhangi bir görüşme yapılmadığı; yeni bir düzenlemenin yapılmasının, havacılık emniyet standartlarının sağlanması için önemli bir adım olacağı; bunun, EASA'nın hava trafik yönetimi ve hava seyriüsefer hizmetlerinin emniyet hususları dahil olmak üzere, emniyet denetimlerini tam olarak gerçekleştirmesini sağlayacağı; neticede bunların sağlanamaması durumunda, Türkiye'nin bu alanlardaki ilerleme ve ulusal havacılık otoritesinin emniyet gözetimi sorumluluklarını gerektiği gibi yerine getirme kapasitesinin tespit edilemeyeceği Raporda ifade edilmiştir. Bu Raporda Türkiye ile Kıbrıs'taki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliğinin, Lefkoşa Uçuş Bilgi Bölgesi'nde hava güvenliğini ciddi şekilde tehlikeye atmaya devam ettiği</p>

	ve bu güvenlik sorununun çözülmesi için acilen operasyonel bir çözüm bulunması gerektiği ve ayrıca, Kıbrıs'ta kayıtlı veya bağlantılı ya da son uğrak limanı Kıbrıs'ta olan gemiler ve uçaklar üzerindeki kısıtlamalar devam ettiği sürece, Türkiye'nin bu fasılla ilgili müktesebatı tam olarak uygulayacak durumda olamayacağı belirtilmiştir. Türkiye'nin, havacılık müktesebatının diğer alanlarında, düzenlemelerini müktesebat ile uyumlaştırmada ilerleme kaydetmekte olduğu; ancak çabaların, özellikle hava trafik yönetimi alanında hızlandırılması gerektiği Rapora yansıtılmıştır.
--	--

Kaynak: EC, 2018: 76-78; “2018 Yılı Türkiye Raporu” esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 21. 2019 Yılı Türkiye Raporu

Taşımacılık Politikası ve Genel Taşımacılık	Havacılık
<p>AB'nin, karayolu taşımacılığı, demiryolları, iç su yolları, kombine taşımacılık, havacılık ve deniz taşımacılığında teknik ve emniyet standartları, güvenlik, sosyal standartlar, devlet yardımı ve piyasa serbestleştirilmesi için ortak kurallara sahip olduğu; Türkiye'nin, ulaştırma politikası alanına kısmen hazırlıklı olduğu; Rapor döneminde bazı ilerlemelerin kaydedildiği; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının idari yapısında önemli değişikliklerin gerçekleştiği; havacılık sektöründe kapsamlı bir anlaşma için müzakerelerin ve EASA ile yapılan çalışma düzenlemesinin, Türkiye'yi bir adım öteye taşıyacak iki önemli konu olduğu belirtilmiştir. Gelecek yıl için, diğer sektörlerle yönelik yapılan değerlendirmelerin ardından, Türkiye'nin özellikle havacılık, akıllı ulaşım sistemleri ve tüm ulaşım türlerinde AB yolcu hakları alanlarında AB müktesebatına uyum yolunda adımlar atması gerektiği raporda yer almıştır. Genel ulaştırma müktesebatına yönelik olarak, Türkiye'nin, ulaştırma sektöründeki uyum düzeyini değerlendirmek ve boşlukları ve bunları kapatmaya yönelik eylemleri belirlemek için yeni ve kapsamlı bir çalışma hazırlamakta olduğu; tamamlanan lojistik ana planının, bölgelerdeki lojistik merkezlerin konumlarını geniş bir şekilde tanımladığı; Türkiye'nin Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi ve Eylem Planını tamamlamış ve yayınlamış olduğunu; ancak, henüz Ulaşımında Temiz Enerji Paketi konusunda uyum sağlayamadığı 2019 Raporu'na yansıtılmıştır.</p>	<p>Rapor'da havacılık alanına yönelik olarak, Türkiye'nin, EASA'ya üye olmak da dahil olmak üzere AB havacılık sistemine bütünüyle uyum sağlamayı hedeflediği; EASA operasyon kurallarına dayanan çeşitli talimatlar yayımlandığı; Yeni İstanbul Havalimanı'nın Ekim 2018'de açıldığı; kapsamlı AB-Türkiye havacılık anlaşmasına ilişkin müzakerelerin yavaş da olsa devam ettiği; müzakerelerin, havacılık alanında Türkiye ile AB arasındaki ilişkilerin geleceğini ve Türkiye'nin AB tek havacılık pazarına uyum seviyesini belirleyeceği; SHGM ve EASA arasındaki çalışma düzenlemesinin yenilenmesi konusunda ilerleme kaydedilmediği; havacılık sektöründeki yetersiz insan kaynağı göz önüne alındığında, Türkiye'nin havacılık eğitim akademisini tam anlamıyla faaliyete geçirmesinin gerekmekte olduğu belirtilmiştir. Türkiye ile Kıbrıs'taki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliğinin, Lefkoşa Uçuş Bilgi Bölgesi'nde hava güvenliğini tehlikeye atmaya devam ettiği ve bu durumun operasyonel bir çözüm gerektirdiği; ayrıca, Kıbrıs'ta kayıtlı veya bağlantılı ya da son uğrak limanı Kıbrıs'ta olan gemiler ve uçaklar üzerindeki kısıtlamalar devam ettiği sürece, Türkiye'nin bu fasılla ilgili müktesebatı tam olarak uygulayacak durumda olamayacağı; Türkiye'nin, havacılık müktesebatının diğer alanlarında, düzenlemelerini müktesebat ile uyumlaştırmada ilerleme kaydetmekte olduğu, ancak hava trafiği yönetiminde özellikle daha fazla çabaya ihtiyaç olduğu ifadeleri 2019 Raporu'nda belirtilmiştir.</p>

Kaynak: EC, 2019c: 77-78; “2019 Yılı Türkiye Raporu” esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 22. 2020 Yılı Türkiye Raporu

Taşımacılık Politikası ve Genel Taşımacılık	Havacılık
<p><i>AB'nin, karayolu taşımacılığı, demiryolları, iç su yolları, kombine taşımacılık, havacılık ve deniz taşımacılığında teknik ve emniyet standartları, güvenlik, sosyal standartlar, devlet yardımı ve piyasa serbestleştirilmesi için ortak kurallara sahip olduğu tekrardan hatırlatılmış; Türkiye'nin, ulaştırma politikası alanına kısmen hazırlıklı olduğu; Rapor döneminde temel sektör reformlarının tamamlanmasında bir miktar ilerleme sağlandığı ve 2019 tavsiyelerinin çoğunun geçerliliğini koruduğu; Doğu Akdeniz'deki Türk sondaj faaliyetleri nedeniyle, Temmuz 2019 Konsey kararları doğrultusunda, havacılık sektöründe kapsamlı bir anlaşmaya yönelik müzakerelerin askıya alındığı belirtilmiştir. Genel ulaştırmaya ilişkin AB müktesebatı ile ilgili olarak, Türkiye'nin, ulaştırma sektöründeki uyum düzeyini değerlendirmek ve ekonomik etki değerlendirmesine dayalı olarak boşlukları doldurmak için eylem planlarını belirlemek için kapsamlı bir çalışma başlatmış olduğu; Türkiye'nin henüz Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na uyum sağlamadığı; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının kurumsal yapısının değiştirildiği 2020 yılı Raporunda ifade edilmiştir. Kıbrıs'ta kayıtlı, Kıbrıs'la ilgili olan veya son uğrak limanı Kıbrıs olan gemiler ve uçaklar üzerinde kısıtlamalar devam ettiği sürece, Türkiye'nin, bu fasılla ilgili AB müktesebatını tam olarak uygulayacak durumda olmayacağı bu raporda yerini almıştır.</i></p>	<p><i>Türkiye'nin, havacılık alanında kısmen hazırlıklı olmakla birlikte, bu Rapor döneminde sınırlı ilerleme kaydettiği; AB ile Türkiye arasında kapsamlı bir hava taşımacılığı anlaşmasına ilişkin müzakereler, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki sondaj faaliyetleri nedeniyle Temmuz 2019'da AB tarafından askıya alındığı; SHGM ve EASA arasındaki çalışma düzenlemelerinin yenilenmesi konusunda ilerleme kaydedilmediği belirtilmiştir. Türkiye ile Kıbrıs'taki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliğinin, Lefkoşa Uçuş Bilgi Bölgesi'nde hava güvenliğini tehlikeye atmaya devam ettiği ve bu durumun operasyonel bir çözüm gerektirdiği; AB müktesebatının havacılığa ilişkin diğer alanlarında, Türkiye'nin, düzenlemelerini AB müktesebatı ile uyumlaştırmada bir miktar ilerleme kaydettiği, ancak, özellikle hava trafik yönetimi ve havacılık emniyeti alanlarında daha fazla çabaya ihtiyaç olduğu bu Rapor döneminde yer almıştır.</i></p>

Kaynak: EC, 2020g: 82-83; “2020 Yılı Türkiye Raporu” esas alınarak araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

EK-3. Türkiye Tarafından Hazırlanan İlerleme Raporları ve Ulusal Eylem Planı

Türkiye Tarafından Hazırlanan 2012 Yılı İlerleme Raporu

Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne (AB) katılım süreci çerçevesinde, "Siyasi Kriterler", "Ekonomik Kriterler" ve "Üyelik Yükümlülüklerini Üstlenebilme Yeteneği" başlıklarına ilişkin olarak son bir yılda yapılan çalışmalar ve kaydedilen gelişmeleri özetlemektedir. Raporlama dönemi, Ekim 2011- Aralık 2012 tarihleri arasında kapsamaktadır (ABB, 2012: 4).

Rapor'da "Taşımacılık Politikası Faslı"nın, "Ek Protokol"⁹³ün tam olarak uygulanması şartına bağlı olarak askıya alınan fasıllardan biri olduğu belirtilmiş; "Fasıl 14 Taşımacılık Politikası" başlığı altında müktesebat uyumu kapsamındaki çalışmaların sivil havacılık alanına yönelik değerlendirmesinde ise, "Topluluk Tahsisi"nin tanınması hususunda önemli bir adım olan ve 2010 yılında parafe edilen Yatay Havacılık Anlaşması'nın 2013 yılının ilk çeyreği içerisinde imzalanmasının planlanmakta olduğu; Türkiye ile Avrupa Komisyonu arasında bir "Sivil Havacılık Diyalogu" geliştirildiği; bu bağlamda, havacılık emniyeti ve Türkiye'nin Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (European Aviation Safety Agency-EASA) yönetiminde temsil edilebilmesi gibi konular başta olmak üzere birçok alanı kapsayacak kapsamlı bir havacılık anlaşması imzalanabilmesi için taraflar arasında görüşmelerin başladığı belirtilmiştir. Bu dönem içerisinde; sivil havacılık alanında aşağıda belirtilen yönetmelik ve talimatlar, AB müktesebatı ile uyumlu şekilde düzenlenerek yürürlüğe girmiştir (ABB, 1012b: 128-129):

- Havayolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik (SHYYOLCU) (03 Aralık 2011 tarihli ve 28131 sayılı Resmî Gazete),

⁹³ Ek Protokol konusu, 11 Aralık 2006 tarihli AB Genel İşler ve Dış İlişkiler Konseyinde alınan karar doğrultusunda sekiz fasıl için açılış kriteri, tüm fasıllar için ise kapanış kriteri niteliği taşımaktadır. Fasıl siyasi sebeplerle müzakerelere açılmıyor olsa da Türkiye gerek müktesebata uyum gerekse de uygulamaya yönelik idari kapasite geliştirme çalışmalarını aralıksız sürdürülmekte olduğunu belirtmektedir. Ayrıca, 9 Aralık 2013 tarihinde Brüksel'de düzenlenen üst düzey heyetler arası toplantı ile Türkiye ve Avrupa Komisyonu arasında fasıl kapsamında bir diyalog başlatılmıştır. Diyalog çerçevesinde, siyasi engeller ortadan kalkıp fasıl müzakerelere açılacak duruma geldiğinde, fasılın zaman kaybedilmeksizin kapatılabilecek seviyeye gelmesi amacıyla farklı taşımacılık türleri için Avrupa Komisyonu ile bilgi alışverişinde bulunulması ve fasıl kapsamında sorunlu görülen alanlarda çözüm önerileri geliştirilebilmesi amaçlanmaktadır (ABB, 2013: 80).

- 21 Aralık 2011 tarihli ve 28149 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Yönetmeliği (SHY-M) yürürlükten kaldıran aynı isimli yönetmelik (20 Aralık 2012 tarihli ve 28503 sayılı Resmî Gazete),
- Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliği (SHY-147) (18 Ağustos 2012 tarihli ve 28388 sayılı Resmî Gazete),
- Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Talimatı (SHT-147) (5 Eylül 2012),
- Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemleri Talimatı (SHT-CRS) (11 Ekim 2011),
- Temel Asgari Teçhizat Listesi (MMEL) İle Asgari Teçhizat Listesi (MEL) Hazırlanması Ve Onaylanmasına İlişkin Usul ve Esaslar Talimatı (SHTMMEL/MEL) (12 Ekim 2011),
- Gerekli Seyrüsefer Performansı Yaklaşımları Operasyonlarına İlişkin Talimat (SHT-RNP 20-27) (27 Ocak 2012),
- CNS Hizmetlerinde Kalite Yönetim Sistemi ve Standardizasyonu Talimatı (SHT-CNS) (1 Mart 2012),
- Helikopter Pilotu Lisans Talimatı (SHT-2) (20 Nisan 2012),
- Uçakla Ticari Hava Taşıma İşletmeciliği Operasyon Usul ve Esasları Talimatı (SHT-OPS 1) (19 Kasım 2012),
- Haberleşme, Seyrüsefer, Gözetim Sistemleri Mania Kriterleri Hakkında Yönetmelik (24 Ekim 2012 tarih ve 28451 sayılı Resmî Gazete),
- SHT 66-01 Dönüşüm Talimatı (14 Kasım 2012).

İdari kapasitenin geliştirilmesi kapsamında Ulaştırma Bakanlığı, 1 Kasım 2011 tarihinde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olarak yeniden yapılandırılmış; AB’nin önem verdiği Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu oluşturulmuş; SHGM’nin idari kapasitesinin artırılması amacıyla AB tarafından finanse edilen fonlar kapsamında “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Kurumsal ve İdari Kapasitesinin Güçlendirilmesi Projesi”, 2011 yılı programlama paketine dahil edilmiştir (ABB, 1012b: 130).

Türkiye Tarafından Hazırlanan 2013 Yılı İlerleme Raporu

Raporda ele alınan Taşımacılık Politikası Faslı’nın, Ek Protokol’ün tam olarak uygulanması şartına bağlı olarak askıya alınan fasıllardan biri olduğu 2012 raporunda belirtildiği şekliyle bir kez daha tekrar edilmiş; havayolu taşımacılığı alanına yönelik

SHGM tarafından AB müktesebatına uyum amacıyla 2013 yılı içerisinde aşağıda belirtilen yönetmelik ve talimatlar yayımlanmıştır (ABB, 2013: 80-83):

- Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A) (Resmî Gazete:16 Kasım 2013/28823),
- Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği (SHY-66) (Resmî Gazete: 30 Ekim 2013/ 28806),
- Hava Aracı ve İlgili Ürün, Parça ve Cihazın Uçuşa Elverişlilik ve Çevresel Sertifikasyonu Yönetmeliği (SHY-21) (Resmî Gazete: 20 Ağustos 2013/ 28741),
- Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcılarının Sertifikalandırılmalarına İlişkin Yönetmelik (SHY-Seyrüsefer) (Resmî Gazete: 11 Temmuz 2013/ 28704),
- Onaylı Hava Aracı Bakım Kuruluşları Yönetmeliği (SHY-145) (Resmî Gazete: 11 Haziran 2013/ 28674),
- Hava Aracı ve İlgili Ürün, Parça ve Cihazın Uçuşa Elverişlilik ve Çevresel Sertifikasyon Talimatı (SHT-21) (25 Kasım 2013),
- Onaylı Hava Aracı Bakım Kuruluşları Talimatı (SHT-145) (21 Kasım 2013),
- Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Talimatı (SHT-M) (10 Haziran 2013),
- Özel Uçuş İzni Belgesi Verilme Kurallarına İlişkin Talimat (SHT-ÖÜİB) (29 Mart 2013),
- Sivil Uçakla Ticari Hava Taşıma İşletmeciliği Operasyon Usul ve Esasları Talimatı (SHT OPS 1-Rev02) (16 Ocak 2013).

Ayrıca, 2013 Raporu'nda havayolu taşımacılığı konusunda (ABB, 2013: 83-84):

- Sivil havacılık alanında birçok konuda Türkiye ile AB arasında iş birliği yapılmasına yönelik olarak imzalanması düşünülen Uçuş Emniyeti Anlaşması ve Kapsamlı Havacılık Anlaşması'na ilişkin müzakerelerin başlaması için, Avrupa Birliği'nin iç süreçlerinin tamamlanmasının beklenmekte olduğu;
- Doğu Akdeniz'de seyrüsefer emniyeti konusunda, Ercan Saha Kontrol Merkezi (Area Control Center - ACC) ile Nicosia (Lefkoşa) ACC arasında iş birliği ve iletişimin halen sağlanamamış olmasının, hava trafik emniyetini olumsuz etkilemeye devam ettiği; Türkiye'nin sorunun karşılıklı olarak kabul edilebilir

teknik ve operasyonel düzenlemelerle çözülmesi yönündeki çabalarını sürdürdüğü; Türkiye'nin geçilen dönemde ICAO nezdinde yürüttüğü girişimler çerçevesinde oluşturulan çözüm önerilerinin Güney Kıbrıs Rum Yönetimi tarafından kabul görmediği;

- Tehlikeli Maddelerin Hava Yoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik taslağının hazırlanması yönünde çalışmalara devam edildiği belirtilmiştir.

Havacılık alanına yönelik idari kapasite çalışmaları kapsamında (ABB, 2013: 85):

- SHGM'nin İdari ve Kurumsal Kapasitesinin Artırılması Projesi için eşleştirme ortağı olarak 2013 yılında Fransa-Romanya konsorsiyumu seçilmiş ve ihale süreci tamamlanmıştır. Proje ile sivil havacılık emniyeti ve güvenliği, engelli yolcuların hakları, sivil havacılık operasyonları gibi alanlarda mevzuat çalışmaları yapılması, SHGM'nin havacılık emniyet gözetimi ve AB Emisyon Ticaret Sistemi konularında kapasitesinin geliştirilmesi, SHGM personeline yönelik eğitim programları ve çalışma ziyaretleri düzenlenmesi hedeflenmiştir.
- Türk Sivil Havacılığının Emniyet ve Güvenlik Konularında Eğitim Kapasitesinin Geliştirilmesi Projesi'nin ihale hazırlıkları devam etmiş; projenin 2014 yılı içerisinde başlaması öngörülmüş ve bu proje ile İstanbul'da son teknoloji bir sivil havacılık eğitim merkezi inşa edilmesi planlanmıştır.

Avrupa Birliği'ne Katılım İçin Ulusal Eylem Planı Ocak 2016-Aralık 2019

Programın Fası 14, Taşımacılık Politikası Faslı'nın katılım müzakerelerindeki mevcut durumunun "siyasi blokaj nedeniyle müzakerelere açılmamakta" şeklinde ifade edildiği; Taşımacılık Politikası Faslı'nın Tarama Sonu Raporu'nun resmi olarak iletilmediği ancak gayri resmi bilgilere göre iki adet açılış kriterinin öngörülmekte olduğu; buna yönelik yapılan açıklamada birinci kriterin demiryolu sektörüne yönelik, ikinci kriterin ise havacılık alanına yönelik olduğu belirtilmiştir. İkinci kriter; Türkiye'nin, "Topluluk Tahsisi"nin tanınmasına yönelik bir sürece girmesinin gerektiği ve Avrupa Tek Hava Sahasına ilişkin AB mevzuatına tedrici uyuma yönelik net bir strateji geliştirmesinin gerektiğini vurgulamıştır. Geliştirilecek stratejinin ise, Güneydoğu Akdeniz Bölgesi'nde uygun düzeyde hava emniyetini sağlamaya yönelik gerekli

iletişimin temini amacıyla kabul edilebilir bir teknik çözüm içermesi yönünde olmasının beklenmekte olduğu şeklindedir (ABB, 2016b: 112).

Plan'ın Taşımacılık Politikası Faslı içerisinde ve “Önümüzdeki Dönemde Atılacak Adımlar” başlığı altında bir tablo oluşturulmuş; tablo, 1-Birincil Mevzuat, 2-İkincil Mevzuat ve 3-Kurumsal Yapılanma ve Diğer Çalışmalar olmak üzere üç bölüme ayrılmıştır. Çalışılan konuyla ilgili Havacılık alanına yönelik, sadece “İkincil Mevzuat” kapsamında yapılacak çalışmalar planlanmış olup aşağıdaki tabloda bunlara yönelik bilgiler sunulmuştur.

Tablo 1. Havacılık Alanına Yönelik İkincil Mevzuat Kapsamında Yapılacaklar

No	Değiştirilecek/Yeni Çıkarılacak Mevzuat	Uyum Sağlanması Öngörülen AB Mevzuatı	Düzenlemenin Amacı	Mevcut Durum	Sorumlu Kurum	Yayın Tarihi
7	Genel Havacılık Yönetmeliğinde (SHY 6B) (RG: 14.05.2013/ 28647) değişiklik yapılması	(AT) 216/2008 sayılı Tüzüğe Göre İcra Edilen Havacılık Operasyonlarına İlişkin Teknik Gereklilikleri ve Kurumsal Usulleri Düzenleyen (AB) 965/2012 sayılı Tüzüğü Tadil Eden (AB) 800/2013 sayılı Tüzük	Yürürlükte olan mevzuatın, AB müktesebatında gerçekleşen değişikliklerle uyumlaştırılması amaçlanmaktadır.	Hazırlık aşamasında	UDHB SHGM	2016 II. Dönem
14	Hava-Yer Ses Kanalı Ayırma Gerekliliklerinin Düzenlenmesine Yönelik Talimat/Yönetmelik	Tek Avrupa Hava Sahası için HavaYer Ses Kanal Aralığı Gerekliliklerini Düzenleyen (AT) 1265/2007 sayılı Tüzük	Hava-yer ses kanalı ayırma gerekliliklerinin düzenlenmesi amaçlanmaktadır.	Hazırlık aşamasında	UDHB SHGM	2019 I. Dönem
15	Havacılık Veri ve Havacılık Bilgi Kalitesi Gerekliliklerinin Düzenlenmesine Yönelik Talimat/Yönetmelik	Tek Avrupa Hava Sahası için Havacılık Veri ve Havacılık Bilgi Kalitesi Gerekliliklerinin Düzenlenmesine Yönelik (AB) 1207/2011 sayılı Tüzük	Havacılık veri ve havacılık bilgi kalitesi gerekliliklerinin düzenlenmesi amaçlanmaktadır.	Hazırlık aşamasında	UDHB SHGM	2019 I. Dönem
16	Mod S Sorgulayıcı Kodlarının Kullanımı ve Koordineli Tahsisi için Gerekliliklerinin Düzenlenmesine Yönelik Talimat/Yönetmelik	Tek Avrupa Hava Sahası için Mod S Sorgulayıcı Kodlarının Koordineli Tahsisi ve Kullanımı için Gerekliliklerinin Düzenlenmesine Yönelik (AT) 262/2009 sayılı Tüzük	Mod S sorgulayıcı kodlarının kullanımı ve koordineli tahsisi için gerekliliklerinin düzenlenmesi amaçlanmaktadır.	Hazırlık aşamasında	UDHB SHGM	2019 I. Dönem
17	Gözetim Sistemlerinde Uçak Kimlik Gerekliliklerinin Düzenlenmesine Yönelik Talimat/ Yönetmelik	Tek Avrupa Hava Sahası için Gözetim Sistemlerinde Uçak Kimlik Gerekliliklerinin Düzenlenmesine Yönelik (AB) 1206/2011 sayılı Uygulama Tüzüğü	Gözetim sistemlerinde uçak kimlik gerekliliklerinin düzenlenmesi amaçlanmaktadır.	Hazırlık aşamasında	UDHB SHGM	2019 I. Dönem
18	Gözetim Performansı ve Karşılıklı İşletilebilirlik Gerekliliklerinin Düzenlenmesine Yönelik Talimat/Yönetmelik	Tek Avrupa Hava Sahası için Gözetim Performansı ve Karşılıklı İşletilebilirlik Gerekliliklerinin Düzenlenmesine Yönelik (AB) 1207/2011 sayılı Uygulama Tüzüğü	Gözetim performansı ve karşılıklı işletilebilirlik gerekliliklerinin düzenlenmesi amaçlanmaktadır.	Hazırlık aşamasında	UDHB SHGM	2019 I. Dönem
19	Havacılık Sağlık Talimatında (YT: 04.03.2003) değişiklik yapılması	(AT) 216/2008 sayılı Tüzüğe Göre Görev Yapan Sivil Havacılık Personeline İlişkin Teknik Gereklilikleri ve Kurumsal Usulleri Düzenleyen (AB) 1178/2011 sayılı Tüzük	Havacılık sağlığı mevzuatının AB müktesebatı ile uyumunun sağlanması amaçlanmaktadır.	Hazırlık aşamasında	UDHB SHGM	2016 II. Dönem
20	Uçakla Ticari Hava Taşıma İşletmeciliği Operasyon Usul Ve Esasları Talimatında (SHT OPS 1) (YT: 16.01.2013) değişiklik yapılması	(AT) 216/2008 sayılı Tüzüğe Göre İcra Edilen Havacılık Operasyonlarına İlişkin Teknik Gereklilikleri ve Kurumsal Usulleri Düzenleyen (AB) 965/2012 sayılı Tüzük	Yürürlükte olan mevzuatın, AB müktesebatında gerçekleşen değişikliklerle uyumlaştırılması amaçlanmaktadır.	Hazırlık aşamasında	UDHB SHGM	2016 II. Dönem

21	<p><i>Uçuş Ekibinin Lisanslandırılması Talimatında Yapılacak Değişiklik Mevzuat:</i></p> <p>1)Uçak Pilotu Lisans Yönetmeliği (SHY-1) (RG: 06.06.2006/26190)</p> <p>2)Helikopter Pilotu Lisans Talimatı (SHT-2) (YT:20.04.2012)</p> <p>3)Balon Pilotluğu Lisanslandırma Talimatı (SHT-1E) (YT:15.08.2014)</p> <p>4)Planör Pilotluğu Lisanslandırma Esasları Talimatı (SHT-1) (YT:16.02.2015)</p>	<p>(AT) 216/2008 sayılı Tüzüğe Göre Görev Yapan Sivil Havacılık Personeline İlişkin Teknik Gereklilikleri ve Kurumsal Usulleri Düzenleyen (AB) 1178/2011 sayılı Tüzük ve Söz Konusu Tüzüğü Tadil Eden (AB) 290/2012 sayılı Tüzük</p>	<p>Uçak, Helikopter, Balon, Planörlerde görev yapan uçuş ekibinin lisanslandırılmasında AB müktesebatına uyumun sağlanması amaçlanmaktadır.</p>	<p>Hazırlık aşamasında</p>	<p>UDHB SHGM</p>	<p>2016 II. Dönem</p>
----	---	--	---	----------------------------	------------------	-----------------------

Kaynak: ABB, 2016b: 113-121.

