

# İK V DEĞERLENDİRME NOTU

## AB VE TÜRK HAVACILIK POLİTİKALARININ KARŞILAŞTIRMALI ANALİZİ

**Deniz SERVANTIE**  
*İK V Uzman Yardımcısı*

**İKTİSADİ KALKINMA VAKFI**



# AB VE TÜRK HAVACILIK POLİTİKALARININ KARŞILAŞTIRMALI ANALİZİ

*Deniz SERVANTIE, İKV Uzman Yardımcısı*



## *Genel Tespitler*

- ✓ Havacılık sektörü, her yıl dünyada yüzde 5 ve Türkiye’de yüzde 14,5 oranında gelişmektedir;
- ✓ Son 30 yıldır AB, hava taşımacılığı ile ilgili olarak, “bölgesel pazar” bütünlüğü ve serbestleşmenin dünyadaki en başarılı örneğini yaratmaktadır;
- ✓ Hava taşımacılığı, 150’den fazla havayolu, 400’den fazla havaalanı ve 60 hava navigasyon servis sağlayıcısıyla, AB ekonomisine önemli katkılar sağlamaktadır;
- ✓ AB havacılık sektörü, 3 milyon kişiye istihdam olanağı sunmaktadır;
- ✓ Havayolları ve havaalanları, AB’nin GSYH’sine 140 milyar avro tutarında katkı sağlamaktadır;
- ✓ 2010 yılında yaklaşık olarak 800 milyon yolcu AB havaalanlarını kullanmıştır;
- ✓ AB, Tek Avrupa Hava Sahası projesinin uygulanması doğrultusunda, Avrupa’yı dünyadaki en güvenli hava alanı haline getirmeyi hedeflemektedir;



- ✓ Daha yakın seviyedeki uluslararası ilişkiler, sadece pazarları açmayacak, aynı zamanda AB'nin havacılık sektörünün çevre üzerindeki etkilerini göstermek için diğerleriyle birlikte etkin bir çalışma yürütmesine olanak sağlayarak, hava taşımacılığında yüksek standartta güvenlik sağlamasına izin verecektir;
- ✓ Türkiye'de son 10 yılda, sivil havacılıkta muazzam gelişmeler meydana gelmiştir;
- ✓ Türk hava taşıyıcıları tarafından sunulan yeni varış noktalarının sayısı, 2003 ile 2014 yılları arasında yaklaşık olarak yüzde 294 oranında artış göstermiştir;
- ✓ Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, yeşil havaalanı projesi gibi geleceğe yönelik, detaylı projelerin olduğu "Hedef 2023" başlıklı raporda verileri ayrıntılı olarak açıklamıştır;
- ✓ Raporda, hükümet tarafından hazırlanan, Tek Avrupa Hava sahası projesiyle Türk sivil havacılık boşluğunu daraltmayı hedefleyen uçak pilotlarını kanunen yetkilendirmek gibi, AB mevzuatı ile Türk yasasının havacılık sektöründe daha iyi uyum sağlamasını amaçlayan yasanın önemli parçaları bulunmaktadır;
- ✓ Taşımacılık Fası, Türkiye'nin belirli faaliyet alanı içinde AB mevzuatının gerekliliklerini karşılamak amacıyla sarf ettiği çabalara rağmen, henüz müzakerelere açılmamıştır;
- ✓ Türkiye, sivil havacılık da dâhil olmak üzere gelecek yıllarda kendi bölgesinde önemli bir transit merkezi olmayı hedeflemektedir.

## Giriş

Havayolu taşımacılığı, dünya çapında istikrarlı bir şekilde gelişmekte ve küresel taşımacılık bağlarının önemli bir parçasını temsil etmektedir. Yolcu taşımacılığı gelişmiş ülkelerde son derece önemli olmasına ve daha az gelişmiş bölgelerde gittikçe yaygınlaşmasına rağmen; hava yolu taşımacılığı halen kara yolu veya deniz yolu taşımacılığından daha az tercih edilmektedir. Rönesans İtalya'sının önemli düşünürü ve mühendisi Leonardo da Vinci'nin, ünlü "Ornithopter" olarak bilinen uçan makinesinden Wright kardeşlerin ilk uçaklarına kadar havacılık, insanoğlunun her zaman derin ilgi duyduğu bir boyut olmuştur. AB kurulduğunda, birliğin hava taşımacılığı boyutunu doğrudan ele almadığını belirtmekte fayda var. Aşamalı serbestleşme süreciyle beraber Avrupa'daki havacılık sektörü rekabete açılmıştır ve sektör böylelikle istikrarlı bir şekilde gelişmiştir. Günümüzde AB, Frankfurt Uluslararası Havaalanı (Almanya) ve Londra Heathrow Havaalanı (İngiltere) gibi dünyanın en büyük havaalanlarına sahiptir. AB'nin, dünyanın önde gelen hava güçlerinden birini olduğunu söylemek mümkündür. AB, ATM alanlarını birleştirmeyi amaçlayan, Tek Avrupa Hava Sahası olarak adlandırılan büyük projesi ile altyapıların devamlı modernleştirilmesini ve artırılmasını içeren bir strateji yoluyla kendi havacılık politikasını güçlendirmeyi hedeflemektedir. Buna karşın Türkiye, yeni havayolları olanaklarının ve kendi ana taşıyıcısını oluşturan Türk Hava Yollarının popülerliğinin gelişmesiyle birlikte, son zamanlarda artırılan ve modernleştirilen kendi havacılık politikasına ayrı bir önem vermektedir.



## AB Havacılık Politikası

AB kurulduğunda, kendi Üye Devletlerini hedefleyen bir uyumlaştırma amacı olarak hava taşımacılığında henüz açıkça söz edilmemişti. Elbette söz konusu dönemde, hava taşımacılığı politikaları hala Üye Devletler tarafından yüksek seviyede düzenlenmiş bir sektörü teşkil ediyordu. AB’de köklü bir havacılık politikasının oluşması, yaklaşık olarak 30 yıllık bir süreç sonucunda gerçekleşmiştir. 3 Nisan 1984 tarihinde AB Konseyi, 2 No’lu Sivil Havacılık Bildirisi’nin Hava Taşımacılığı Politikası Topluluğu’nun gelişimine yönelik iletilmesi konusunu, Avrupa Ekonomi Topluluğunu kuran Antlaşmanın 198’inci maddesi çerçevesinde, Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komitesi’ne danışmaya karar vermiştir<sup>1</sup>. Söz konusu bildiri, hava taşımacılığı sanayinin etkinliğini ve kârlılığını artırmak amacıyla bir Topluluk hava taşımacılık politikasının kurulmasını önermiştir<sup>2</sup>. Bu çerçevede Konseyin sunduğu öneriler, havacılık alanında bir Topluluk pazarının kurulması için Üye Devletler arasındaki hava taşımacılığı alanına odaklanıyordu. Bu öneriler aynı zamanda iç pazarın gelişmesine de bir katkı olarak değerlendirilmiştir.

Haziran 1992 tarihinde ise Konsey, sırasıyla 1987 (Avrupa Tek Senedi ile) ve 1990 yıllarında uygulanan 2 paketi takip eden Üçüncü Havacılık Serbestleştirme Paketi üzerinde anlaşmaya varmıştır<sup>3</sup>. Üçüncü Paket, Topluluk tarafından, hava taşımacılığı pazarının serbestleşmesinin kademeli ama istikrarlı sürecinin son aşaması olarak görülmüştür. Havacılıkta tek pazar yaratma kararı, çeşitli ekonomik etkinlikleri barındıran tek içsel pazarın yaratılması için verilen daha geniş bir kararın parçası olmuştur.

Son 30 yıldır AB, hava taşımacılığı alanında dünyanın en başarılı bölgesel pazar entegrasyonu ve serbestleşme örneğini sergilemiştir<sup>4</sup>. 1984 yılında tek AB havacılık pazarı, AB’deki hava taşımacılığı sektöründe meydana gelen önemli ekonomik değişiklikler ve düzenlemeler ile geliştirilmiştir. Hava taşımacılığı sektöründeki tüm unsurlar (yolcular, havayolları, havaalanları ve çalışanlar), yeni hava yolları, iş imkânları, daha düşük ücretler ve bütünüyle daha iyi servis kalitesinden faydalanmıştır. Buna karşın, AB dışındaki ülkelere uçarken havayollarına hala sınırlı pazar ulaşımı olmasından ötürü yolcuların daha az seçeneğinin bulunduğunu belirtmekte de fayda var. Uluslararası havacılık, geleneksel bir şekilde münferit ülkeler arasında, ilgili havayolu sayısını ve rotalarını, aynı zamanda uçuş sayısı ve varış noktalarını sınırlandıran ikili anlaşmalar ile yönetilmiştir.

Hava taşımacılığı alanında yaşanan sınırlamaların üstesinden gelmek amacıyla AB, 2005 yılından beri hava taşımacılık politikasını sınırların ötesine genişletmektedir. Söz konusu politika, aşağıda belirtilen üç sütun üzerine kuruludur:

<sup>1</sup> Official Journal of the European Communities, No. C182 of 9 July 1984, pp. 1 to 6 (only Annexes I, IIIA, IIIC and V), 1984.

<sup>2</sup> A.g.e.

<sup>3</sup> Butcher L, Library of the House of Commons, *Aviation: European liberalisation, 1986-2002*, 2010, <http://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN00182/SN00182.pdf>

<sup>4</sup> European Commission, DG Mobility and Transport, *International Aviation*, 2015, [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international\\_aviation/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/index_en.htm)



- Tüm AB havayollarına eşit olanaklar sağlamak amacıyla AB antlaşmaları çerçevesinde kuruluş özgürlüğü sağlamak;
- AB'nin güney, güneydoğu ve doğusuna komşuluk eden ülkelerle beraber bir Ortak Havacılık Alanı geliştirmek;
- AB havacılık pazarının başlıca uluslararası ortaklarla bütünleşmesi amacıyla, kapsamlı anlaşmalar üzerine müzakereler yürütmek<sup>5</sup>.

Daha yakın uluslararası ilişkiler sadece pazarları açmakla kalmayıp, AB'nin, havacılığın çevre üzerindeki etkisini göstermek için diğerleriyle etkili bir şekilde çalışmasının yanı sıra, hava taşımacılığında yüksek standartta güvenlik sağlanmasına izin vereceğini belirtmek mümkündür. Günümüzde havacılık sektörü, AB için stratejik önemde bir sektör olmakla birlikte, AB'nin istihdam politikasında anahtar rol oynamaktadır. Doğrusu havacılık sektörü, hâlihazırda yaklaşık 5,1 milyon istihdam yaratmakta ve AB'nin GSYH'sinin yaklaşık yüzde 2,4'üne denk gelen, 365 milyar avro tutarında bir katkı sağlamaktadır<sup>6</sup>.

Küresel ekonomik ve finansal krize rağmen, küresel hava taşımacılığının 2030'a kadar yıllık yüzde 5 civarında büyüyeceği öngörülmektedir. Hava trafiğinde yaşanan önemli artışla beraber, güvenlik konusu yolcular için endişe teşkil etmektedir. Bu bağlamda AB, Tek Avrupa Hava Sahası projesinin uygulanması yoluyla, Avrupa'yı dünyadaki en güvenli hava alanı haline getirmeyi planlamaktadır. Sektörün tüm ekonomik potansiyelinden faydalanmak amacıyla Komisyon, AB havacılık politikasının birçok önemli yönü üzerinde kararlılıkla çalışmaktadır.

### **Tek Havacılık Pazarı**

AB havacılık pazarı; hava taşıyıcı lisansı, pazara erişim ve fiyatları kapsayan üç ayrı paket ile aşamalı bir şekilde serbestleştirilmiştir<sup>7</sup>. Bu bağlamda, yıllardır Avrupa çapında hava taşımacılık pazarların gelişimini ve sınır ötesi yatırımları engelleyen unsurlar etkin bir şekilde ortadan kaldırılmıştır. Sonuç olarak, özellikle en çok kullanılan rotalara bakıldığında, fiyatlarda ciddi bir düşüş görülmüştür. AB havacılık politikasının, etkin rekabet için gerekli şartları yaratarak, hem servis kalitesini, hem de AB yolcuları için en yüksek güvenlik uygulamalarını sağladığının altını çizmek gerekir.

### **AB Dışı Havacılık**

Son 10 yılda daha da koordine hale gelen AB Dışı Havacılık politikasının kademeli gelişimi, AB iç pazarının kuruluşu ve bununla ilişkili ortak kuralların açık bir sonucu olmuştur. AB Dışı Havacılık politikasının önemli ekonomik yararlar oluşturduğu aşikârdır. Söz konusu alanda daha fazla gelişme sağlamak amacıyla Komisyon, yeni öneriler sunmuştur. Bunlardan bir tanesi, 5 Kasım 2002 tarihinde ABAD tarafından hükmedilen ve ilk olarak AB Dışı havacılık politikasının başlangıcına işaret eden "Açık

<sup>5</sup> A.g.e.

<sup>6</sup> A.g.e.

<sup>7</sup> International Transport Forum, *EU Air Transport Liberalisation Process, Impacts and Future Considerations*, 2015, <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201504.pdf>



Semalar” kararları olmuştur<sup>8</sup>. Söz konusu kararlar, uluslararası hava hizmet anlaşmalarına ilişkin olarak, AB ve Üye Devletler arasındaki yetki dağılımına açıklık getirmiştir. Hukuki bir perspektiften bakıldığında kararlar, Üye Devletlerin artık tek başlarına uluslararası hava hizmet anlaşmalarını müzakere edemeyecekleri anlamına gelmektedir. Bundan dolayı söz konusu müzakereler, 847/2004 sayılı tüzük çerçevesinde Komisyon ile Üye Devletler arasında, yakın koordinasyon içinde gerçekleştirilmektedir<sup>9</sup>. Buna ilaveten AB Dışı Havacılık Politikası, 2005 yılında Konsey ve Komisyon tarafından hazırlanan bir yol haritası çerçevesinde tanımlanmaktadır. Yol haritası, aşağıda belirtilen üç ilkeye dayandırılmıştır:

- Üye Devletler ve üçüncü ülkeler arasında var olan iki taraflı hava hizmet anlaşmalarını AB kanunlarına göre ayarlamak;
- AB'nin komşu ülkeleriyle ortak bir havacılık alanı kurmak;
- Stratejik ortaklarla birlikte, kapsamlı havacılık anlaşmalarını müzakere etmek<sup>10</sup>.

### **Tek Avrupa Hava Sahası**

2004 yılından beri AB, hava trafiği yönetimi (ATM) ve karar verme yöntemleri hakkında yeni yetkiler elde etmiştir. Söz konusu alanda AB'nin temel amacı, gittikçe büyüyen hava trafiği gelişimiyle baş edebilmek için ortamın en güvenli, maliyetin en az, uçuş verimliliği ve çevresel şartların ise en yüksek olduğu çerçevede ATM'lerin reform edilmesi olmuştur. Böylece AB ve Üye Devletler, hâlihazırda var olan ATM'lerin birleştirilmesiyle beraber Tek Avrupa Hava Sahasının kurulması aşamasında anlaşmıştır. Tek Avrupa Hava Sahasının başlıca amaçları aşağıdakileri içermektedir:

- Gecikmeleri azaltmak;
- Havacılık çevresel ayak izinin azaltılması için güvenlik standartlarını ve uçuş etkinliğini artırmak;
- Hizmet koşullarıyla ilgili maliyetleri azaltmak<sup>11</sup>.

Eurocontrol ve ATM'lerle yakından ilgilenen birçok paydaşla (sanayi ortakları, hava navigasyon hizmet sunucuları, havaalanı yetkilileri, askeri ve belgeleme yetkilileri ve ulusal gözlemci yetkilileri gibi) işbirliğinden dolayı, söz konusu alanda önemli gelişmeler meydana gelmiştir. Bundan başka, 2009 yılında EASA'nın (Avrupa Havacılık Emniyet Ajansı) havaalanlarında hava trafiği yönetimi ve hava navigasyon hizmetlerine ilişkin yetkililerin güçlendirilmesiyle beraber Tek Avrupa Hava Sahası çerçevesine güvenlik odaklı bir entegre yaklaşım ilave edilmiştir.

<sup>8</sup> European Commission, DG Mobility and Transport, *External Aviation Policy*, 2012,

[http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international\\_aviation/external\\_aviation\\_policy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/external_aviation_policy/index_en.htm)

<sup>9</sup> European Commission, *Commission staff working document - Annex to the Communication from the Commission :*

*"Developing the agenda for the Community's external aviation policy" {COM(2005)79 final} /\* SEC/2005/0336 \*/*, 2005, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52005SC0336>

<sup>10</sup> European Commission, *Communication from the Commission - Developing the agenda for the Community's external aviation policy {SEC(2005) 336} /\* COM/2005/0079 final \*/*, 2005 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52005DC0079>

<sup>11</sup> Servantie, D., İKV Değerlendirme Notu No 121, *Avrupa Semasını Birleştiren Proje : Tek Avrupa Hava Sahası*, 2015, <http://ikv.org.tr/images/files/havasahasi.pdf>



## SESAR

SESAR; Tek Avrupa Hava Sahası projesinin teknolojik ayağını oluşturmaktadır. Altyapının modernizasyonunu ve kapasiteyi optimize etmeyi hedeflemektedir. Aralık 2014 tarihinde, Ulaştırma Sorumlu Komisyon Üyesi Violeta Bulc ile SESAR Dağıtım İttifakı Konsorsiyumu arasında bir ortaklık anlaşması imzalanmıştır. Bu kapsamda, ortak projeler geliştirmek ve Avrupa'nın ATM sistemini daha da modernize etmek amacıyla havayollarının, havalimanı işletmecilerinin ve hava navigasyon sağlayıcılarının yaklaşık olarak 3 milyar avrodan faydalanması öngörülmektedir. SESAR projesi aşağıdaki şekilde, üç aşamadan oluşmaktadır:

- Tanımlama aşaması (2004-2008);
- Geliştirme aşaması (2008-2013);
- Dağıtım aşaması (2014-2020)<sup>12</sup>.

## Türk Havacılık Politikası

Türkiye'deki ilk havacılık faaliyetleri, 1912 yılında İstanbul'un dışında bulunan Sefaköy'de başlamıştır. Türk sivil havacılığının kurumsal temelleri ise, 1925 yılında Türk Hava Kurumu (THK) ile atılmış ve bu hususta, ilk sivil hava taşımacılığı, Türk Hava Postaları adıyla 1933 yılında çalışmalarına fiilen başlamıştır. Cumhuriyeti'nin kuruluşunun 10'uncu yılı kutlamaları kapsamında, Havayolları Devlet İşletme İdaresi Türkiye'de sivil havacılığı geliştirmek ve sivil hava yollarının gelişimine katkıda bulunmak amacıyla kurulmuştur. Söz konusu bölüm, 1987 yılında Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı tarafından yeniden düzenlenerek, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) olmak üzere yeniden isimlendirilmiştir.

1983 yılında hükümet, diğer taşımacılık sektörlerinde gerçekleştirdiği gibi, Türk Sivil Havacılık sektörünü de özelleştirme kararı almıştır. Sektörün özelleştirilmesinin, gelecekte yaşayacağı büyüme üzerinde önemli bir etkisi olmuştur. Zira dönemin Başbakanı Turgut Özal'ın liderliği altında, Türk ekonomisi, küresel ekonomiyle daha iyi bütünleşmek adına, aşamalı bir şekilde dünyaya açılmış ve bu açılım, dış ticaretin genişlemesi, sanayileşme ve kırsal alanlardan şehirlere göçle sonuçlanmıştır. Buna binaen, 1983 yılında özel havayollarının iç ve dış rotalarda faaliyet göstermesine izin veren yeni bir yasa çıkmıştır<sup>13</sup>. 1990 yılında ise, Türk Hava Yolları (THY) da özelleştirme sürecine dâhil edilmiştir. Böylece, 1983 yılında başlatılan serbestleşme düzeninin, 2000'li yıllarda gerçekleşecek olan daha geniş ve daha tutarlı özelleştirme sürecinin hazırlığı yönündeki ilk adım olduğu söylenebilir.

Günümüzde Türkiye'nin havacılık faaliyetleri, havacılık hükümlerinin yanı sıra idari ve teknik düzenlemelerin de bulunduğu 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu çerçevesinde yürütülmektedir. Buna ek olarak Türkiye, 1945 yılından beri ICAO'nun,

<sup>12</sup> European Commission, DG Mobility and Transport, *Welcome to the SESAR project*, 2014, <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/sesar/>

<sup>13</sup> Özsoy, G., *The strategic responses of the Turkish airline companies to the deregulation of domestic air transportation in 2003*, 2010.



(*International Civil Aviation Organisation*, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü) 1956 yılından beri de ECAC'in (*European Civil Aviation Conference*, Avrupa Sivil Havacılık Konferansının,) tam üyesidir. Eurocontrol'e de ayrıca dâhil olmuş olan Türkiye, JAA (*Joint Aviation Authorities*, Müşterik Havacılık Otoriteleri) ve D8 Sivil Havacılık Komisyonu'nda aktif yönetim görevleri üstlenmektedir.

Havacılık sektörü her yıl dünyada yüzde 5 oranında bir ilerleme kaydederken, Türkiye'de yüzde 14,5'lik bir oranla gelişmektedir. Havacılık sektörünün büyümesi, şüphesiz Türkiye'de ve dünyada pek çok yeni iş imkânı yaratmaktadır. Bu nedenle, başlangıçta 65 bin civarında olan sivil havacılık sektörü çalışanı sayısı, 2013'ün sonunda 180 bini aşmıştır<sup>14</sup>. Bu gelişmelerin sonucu olarak, sivil havacılık sektörünün toplam cirosu 2013 yılında 2,2 milyar dolardan 23,8 milyar dolara yükselmiştir.

### Türk Sivil Havacılık İstatistikleri (2003-2014)<sup>15</sup>

	2003	2014
<b>Aktif havaalanları</b>	26	53
<b>İç hatları kullanmış yolcu sayısı (milyon olarak)</b>	10	76,1
<b>Tüm uçuşlardaki yolcu sayısı (milyon olarak)</b>	37	150
<b>Aktif uçaklar</b>	162	422
<b>Toplam koltuk kapasitesi</b>	27599	75700

Kaynak: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, *Uluslararası İlişkiler*, 2015

2012 yılında başlatılan veya tamamlanan, sivil havacılığa ilişkin projelerin listesi aşağıda görülmektedir:

- Ulusal ve bölgesel yolcu uçağı projesinin ön fizibilite çalışmaları;
- Yeşil Havaalanı Projesi (proje kapsamında 22 şirket "Yeşil Kuruluş" unvanıyla ödüllendirilmiştir);
- Engelli dostu Balon Projesi;
- Su-üzeri Balon Uçuşu Projesi (Eğridir Gölü üzerinde);
- Gece Helikopter Uçuşu Projesi;
- TÜRKSAT Arıza Kontrol Projesi (havaalanları etrafında yer alan yapı inşaatlarının kontrolü için);
- Hareket Teftişi (EASA veri tabanı ile koordine çalışan teftiş hizmetleri)<sup>16</sup>.

<sup>14</sup> T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, *Sivil Havacılık ve Uzay Teknolojileri*, 2014, <http://www.udhb.gov.tr/images/faaliyet/a5ec26a31a72281.pdf>

<sup>15</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, *Uluslararası İlişkiler*, 2015, <http://web.shgm.gov.tr/tr/uluslararasi-iliskiler/2188-uluslararasi-iliskiler>

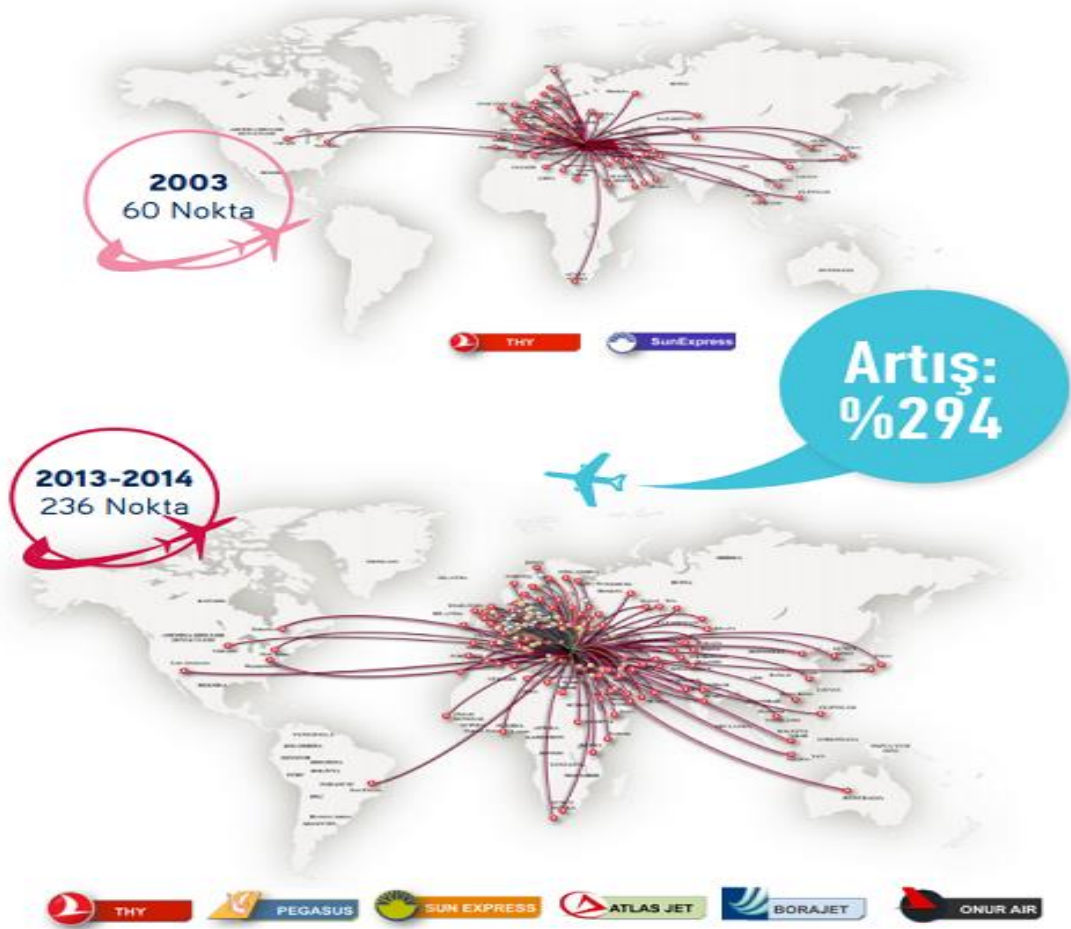
<sup>16</sup> TOBB, *Türk Sivil Havacılık Meclisi Sektörel Raporu 2012*, Mayıs 2013, <http://www.tobb.org.tr/Documents/yayinlar/2013/sivilhavacilik-2012.pdf>





Son 10 yılda, Türkiye’de sivil havacılık alanında son derece önemli gelişmeler yaşanmıştır. Türkiye’deki sivil hava taşımacılığının büyük bir kısmını gerçekleştiren THY’nin büyümesi ile birlikte yeni varış noktalarının oluşması, bu duruma paralel bir şekilde yolcu sayısının da yükselmesini sağlamıştır. 2003 yılından 2014 yılına kadar varış noktalarının sayısında yaklaşık yüzde 294’lük bir artış gerçekleşmiştir<sup>17</sup>. THY ve sözleşmeli havayollarından olan Sun Express, dünya genelinde 60 civarında varış noktasını kapsarken, bu sayı yeni havayolları (Pegasus, Atlas Jet, Bora Jet, Onur Air) ile birlikte 236’ya yükselmiştir.

### Türk Sivil Havacılığın Dünyadaki Yükselişi (2003-2014)<sup>18</sup>



Kaynak: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, *Sivil Havacılık ve Uzay Teknolojileri*, 2014

<sup>17</sup> T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, *Sivil Havacılık ve Uzay Teknolojileri*, 2014, <http://www.udhb.gov.tr/images/faaliyet/a5ec26a31a72281.pdf>

<sup>18</sup> A.g.e.

## Geleceğe Yönelik Projeler

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, geleceğe yönelik projelerini detaylandıran “2023 Hedefleri” başlıklı bir rapor çerçevesinde hedeflerini açıklamıştır. Raporda aşağıdaki hedefler belirtilmektedir<sup>19</sup>:

- Havayollarının kamu havayolları haline getirilmesi;
- Havaalanlarının modernleştirilmesi;
- Uçağa binmenin otobüs ya da minibüse binmek kadar kolaylaştırılması;
- THY'nin Avrupa'nın en saygın havayollarından biri haline gelmesi.

Hâlihazırda devam eden ve önümüzdeki birkaç yıl içinde tamamlanması planlanan pek çok proje bulunmaktadır. Sivil havacılık alanındaki bu projelerin bazıları aşağıdaki gibidir:

- İstanbul'da, toplam 76,5 milyon metrekarelik alanda üçüncü bir havaalanının kurulması;
- Yeşil Havaalanı Projesi: Yeşil Havaalanı Projesi Türkiye'deki havaalanları için kalite bakımından çitayı yükseltmekte ve havayolu ile havaalanı sanayisinde çevre duyarlılığını artırmaktadır. Yeşil Havaalanı Projesi ile sağlanan teşvikler sonucunda kuruluşlar, Yeşil Kuruluş Sertifikası kazanmaktadırlar. TAV İstanbul Atatürk Havaalanı İşletmeciliği, İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı yatırım, yapım ve İşletme A.Ş. TGS, HAVAŞ ve ÇELEBİ yolcu trafik hizmeti şirketleri ve Pegasus Havayolları, bu duruma birer örnek olarak gösterilebilir. Bazı diğer havaalanları (Ankara, İzmir, Antalya) Yeşil Kuruluş Sertifikası kazanma hedefiyle, projelerini tamamlamak için faaliyetlere devam etmektedir.

Hâlihazırda Türk sivil havacılık sektöründe, faaliyet gösteren 15 havayolu şirketi bulunuyor ve bunlardan üçü kargo şirketlerinden oluşmakta. Havayollarının hava taşıtı sayıları ise 2011 yılında 349'dan 2012 yılında 370'e çıkmıştır. Ayrıca 2012 yılında, 422 hava taşıtı bulunmakla birlikte kargo kapasitesi 1 milyon kg'ı aşmıştır.

<sup>19</sup> T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, *Ulaşım ve İletişim Stratejisi: Hedef 2023*, 2013, [http://www.sp.gov.tr/upload/xSPTemelBelge/files/93C5Y+Turkiye\\_Ulasim\\_velletisim\\_Stratejisi.pdf](http://www.sp.gov.tr/upload/xSPTemelBelge/files/93C5Y+Turkiye_Ulasim_velletisim_Stratejisi.pdf)



## Türkiye'nin Havayolları Listesi

ŞİRKETLER	KURULUŞ YILI	YOLCU A/C	KOLTUK KAPASİTESİ	KARGO A/C	YÜK KAPASİTESİ (kg)	TOPLAM A/C
TÜRK HAVA YOLLARI	1933	186	34708	5	252000	191
ONUR AIR	1992	32	7583			32
PEGASUS	1990	40	7522			40
SUN EXPRESS	1989	32	5814			32
ATLAS JET	2001	15	2994			15
SIK-AY HT	2001	8	1491			8
CORENDON	2004	8	1429			8
FREE BIRD	2001	7	1340			7
IZAIR	2005	3	558			3
TAILWIND	2009	5	840			5
SAGA	2004	3	585			3
BORA JET	2008	6	344			6
MNG (CARGO)	1996			7	315902	7
ACT (CARGO)	2011			6	330536	7
ULS (CARGO)	2009			6	253575	6
<b>TOPLAM</b>		<b>346</b>	<b>65208</b>	<b>24</b>	<b>1152013</b>	<b>370</b>

Kaynak: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ulaşım ve İletişim Stratejisi: Hedef 2023, 2013.

Türkiye'nin bu hedefler doğrultusunda yatay havacılık anlaşmasını imzalaması durumu hala askıda bulunmaktadır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün, müktesebat ile uyumluluk sağlamak amacıyla düzenlemeler hazırladığını hatırlatmakta fayda var. SHGM ayrıca, hava trafiği hizmet sağlayıcılarının sertifikalandırılması konusunda, onaylı hava aracı bakım kurumları ve genel havacılık ile ilgili düzenlemeler çıkarmıştır. Hava trafiği yönetimi ise halen bölgesel işbirliği yetersizliğinden etkilenmektedir. Türkiye ve GKRY'de bulunan hava trafiği kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliğinden ötürü Lefkoşa uçuş bilgilendirme bölgesindeki hava güvenliği, ciddi ölçüde olumsuz etkilenmektedir.

## Türk Havacılık Politikası ve AB'deki Son Gelişmeler

2014 İlerleme Raporunda, Komisyon, Türkiye'nin bu alandaki mevzuatını Taşımacılık Faslına uygun hale getirmek için yoğun çabalar gösterdiğini not etmiştir. Raporla Komisyon, Üye Devletler ve Türkiye arasındaki hava hizmetleri anlaşmaları çerçevesinde, vatandaşlık sınırlamalarını kaldıran yatay sözleşmenin uygulanmasının devamı ile ilgili memnuniyetini belirtmiştir. Ayrıca raporda, SHGM'nin 35 yeni üye alması sonucunda kalite yönetimi sertifikası elde etmesine de değinilmiştir<sup>20</sup>. Ayrıca rapor, Komisyon'un, SHGM'nin Türkiye'nin AB müktesebatı ve EASA uygulamaları çerçevesinde uyumlaştırılması çalışmalarına devam etmesinin önemini içeren görüşünü vurgulamıştır. Buna karşın rapor, aynı zamanda bu alanda gelecek için gerekli olan reformları vurgulayarak, Türkiye'nin hava trafiği yönetiminin halen uluslararası işbirliği eksikliğinden mustarip olduğunu belirtmiştir. Bundan başka, GKRY ile Türkiye arasındaki iletişim eksikliğinin, Lefkoşa uçuş bilgi bölgesi hava güvenliğini riske attığı açık bir dille belirtilmektedir<sup>21</sup>. AB Bakanlığı tarafından yayımlanan Ulusal Eylem Planı

<sup>20</sup> European Commission, *Turkey Progress Report*, 2014,

[http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key\\_documents/2014/20141008-turkey-progress-report\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key_documents/2014/20141008-turkey-progress-report_en.pdf)

<sup>21</sup> A.g.e.



çerçevesinde ise, Türkiye'nin AB mevzuatını kendi mevzuatına nasıl ve ne alanlarda aktardığı ayrıntılı biçimde açıklanmaktadır. Bu duruma örnek olarak, aşağıda belirteceğimiz hazırlanan mevzuatları gösterebiliriz. Genel Havacılık Yönetmeliği (SHY 6B) üzerinde, 800 sayılı/2013 EC mevzuatına uygun olması açısından özellikle bir yasa değişikliği yapılmıştır. Mevzuatın, 2016'nın ikinci yarısında yürürlüğe konması beklenmektedir<sup>22</sup>. Ayrıca, uçuş pilotlarının ruhsatlandırılması ile ilgili yönetmelikte de (SHY-1) yasa değişikliğine gidilmesi öngörülmektedir. Söz konusu yasa değişikliği, uçaklarda görev yapan uçuş ekibinin lisanslandırılması konusunda AB müktesebatına uyumun sağlanmasını hedeflemektedir. Böylelikle Türk hava mürettebatının ruhsatlandırılması, AB müktesebatına tamamen uygun hale getirilecektir. Söz konusu mevzuatın 2015'in ikinci yarısında tamamlanması amaçlanmaktadır. Bu anlamda bahsedilmesi gereken bir başka mevzuat ise Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından hazırlanma aşamasında olan, havacılık veri ve havacılık bilgi kalitesi gerekliliklerinin düzenlenmesine yönelik talimattır. Söz konusu yeni çıkarılacak olan mevzuat, Tek Avrupa Hava Sahası için havacılık veri ve havacılık bilgi kalitesi gerekliliklerinin düzenlenmesine yönelik, 1207/2011 sayılı AB tüzüğünü Türk mevzuatına aktarmayı amaçlamaktadır. Böylelikle Türkiye'nin havacılık verileri, bu belirli bölge için AB müktesebatına uyumlu hale getirilerek, ülkenin gelecekte Türk hükümetinin katılım konusunda isteklerini sunduğu Tek Avrupa Hava Sahası projesine yakınlaşması kolaylaştırılmış olacak. Söz konusu yönetmeliğin 2019 yılının ilk yarısında tamamlanarak yayımlanması bekleniyor<sup>23</sup>. Görüldüğü üzere, Türk mevzuatını AB müktesebatı ile uyumlu hale getirme amacıyla hükümet tarafından hazırlanmakta olan önemli mevzuatlar mevcuttur.

## Sonuç

Sonuç olarak, AB ve Türkiye için hava taşımacılığının, ulaştırma politikalarının temel bir parçası olduğunu görmekteyiz. Büyük yeniliklerin gerçekleştirilerek havayolu taşımacılığına aktarılmasının amaçlandığı göz önünde bulundurularak, sektörün her iki taraf için de stratejik öneme sahip olduğu söylenebilir. AB'nin, Tek Avrupa Hava Sahası projesi gibi projelerin ve havacılık sektöründeki serbestleşme paketlerinin doğrultusunda; sektörün stratejik öneminin ve uygulamada ortaya çıkacak fırsatların bilincinde olduğu aşikârdır. Her şeye rağmen, Taşımacılık Faslı'nın, Türkiye'nin söz konusu alanda AB müktesebatına uyum sağlama çabaları dikkate alınmaksızın, henüz müzakereye açılmamış olması durumu eleştirilebilir. Faslı'nın tarama sürecinin 2006 yılında tamamlanmış olmasına rağmen, açılması konusunda halen ciddi siyasi engeller bulunmaktadır. Türkiye, söz konusu siyasi engellere rağmen, hava altyapısını modernleştirme ve ulusal mevzuatını buna uygun olarak değiştirme konusundaki kararlı hareketine devam etmektedir. Türkiye'nin Avrupa, Ortadoğu ve Orta Asya arasında kesişme noktası olma özelliği taşıyan anahtar önemdeki jeopolitik konumuna, yeni havaalanı tesisleri açması (İstanbul'un Üçüncü Havalimanı projesi gibi) durumu eklendiğinde, ülkenin yolcular için kilit bir transit geçiş merkezi olması

<sup>22</sup> T.C. AB Bakanlığı, *Avrupa Birliği'ne Katılım İçin Ulusal Eylem Planı: II. Aşama (Haziran 2015-Haziran 2019)*, 2014, <http://www.ab.gov.tr/files/uepii.pdf>

<sup>23</sup> A.g.e.



öngörülmektedir. Bu bakımdan Dubai örneğinin çarpıcı nitelikte olduğunun altını çizmek gerekir. Dubai Uluslararası Havaalanı, yolcular için Avrupa ve Asya arasında büyük bir transit geçiş merkezi olma özelliği taşımaktadır. İstanbul'un da aynı statüye erişme gayesi bulunmaktadır. Türkiye, gittikçe yükselen bir sivil havacılık sektörüne sahip olması ve yeni varış noktaları sunması bakımından, Avrupa ülkeleri için oldukça önemli bir merkeze dönüşmektedir. Ayrıca, şüphesizdir ki Kıbrıs sorununun AB-Türkiye ilişkileri çerçevesinde çözülmesi, Türkiye'nin imajı ve transit geçiş merkezi olma amacı üzerinde olumlu etki yaratacaktır. Önümüzdeki yıllarda hükümet, bu alandaki çalışmalarını azim ve kararlılıkla sürdürmeye devam ederse, İstanbul'un ve hatta tüm Türkiye'nin transit merkez olma hedefi gerçeğe dönüşebilir.

