

**İBN HALDUN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI VE MUKAYESELİ HUKUK ANABİLİM DALI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HUKUKİ BOYUTUYLA SLOT UYGULAMALARI

MUHAMMET TALHA KAN

TEZ DANIŞMANI

DR. ÖĞR. ÜYESİ ÖMER FARUK EROL

İSTANBUL, 2021

**İBN HALDUN ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI VE MUKAYESELİ HUKUK ANABİLİM DALI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HUKUKİ BOYUTUYLA SLOT UYGULAMALARI

MUHAMMET TALHA KAN

TEZ DANIŞMANI

DR. ÖĞR. ÜYESİ ÖMER FARUK EROL

İSTANBUL, 2021

TEZ ONAY SAYFASI

Bu tez tarafımızca okunmuş olup kapsam ve nitelik açısından, Uluslararası ve Mukayeseli Hukuk alanında Yüksek Lisans Derecesini alabilmek için yeterli olduğuna karar verilmiştir.

Tez Jürisi Üyeleri

Unvan – Ad Soyad

Kanaati

İmza

_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

Bu tezin İbn Haldun Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü tarafından konulan tüm standartlara uygun şekilde yazıldığı teyit edilmiştir.

Teslim Tarihi

Mühür/İmza

ÖZ

HUKUKİ BOYUTUYLA SLOT UYGULAMALARI

Kaan, Muhammet Talha

Uluslararası ve Mukayeseli Hukuk Yüksek Lisans Programı (Türkçe)

Öğrenci Numarası:177033003

Open Researcher and Contributor ID (ORC-ID): 0000-0002-5496-3983

Ulusal Tez Merkezi Referans Numarası: 10407965

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Erol

Nisan 2021, 131 sayfa

Uçuş teknolojilerinin ve havacılık sektörünün gelişmesiyle birlikte sivil hava taşımacılığı tüm dünyada süratle kullanılmaya başlanmıştır. Dünya çapında yükselen trend, havaalanı iniş-kalkışlarının ve trafik hizmetlerinin hızla yoğunlaşmasına neden olmuştur. Bu yoğunlaşmaya binaen, uçuş hizmetlerine ilişkin artan ihtiyaçların tüm aktörler göz önünde bulundurularak adilane yöntemlerle giderilmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu sebeple havaalanlarındaki kapasite yoğunluğunu düzenlemek ve havayolu işletmelerinin yoğun trafiğe sahip havaalanları altyapısından adil bir biçimde yararlanabilmesi sağlamak amacıyla yeni bir sistem oluşturulması düşünülmüştür. Slot uygulamaları adı verilen sistem, yoğun havaalanlarından ortak kurallar çerçevesinde iniş ve kalkış yapabilmesi için gerekli olan izni tanımlamaktadır. Bu uygulama kapsamında, trafiği yoğun havaalanları için küresel, bölgesel, ticari iş birliği ve yerel hukuk düzenlemeleri temelinde; rekabetin korunduğu, şeffaf ve erişilebilir bir piyasa oluşturulmak istenmiştir. Ülkemizde de benzer bir eğilimle, yoğun havalimanları için slot rejimi öngörülmüş ve bazı hukuki düzenlemeler yapılmıştır. Bu çalışmada; slot uygulamalarına ilişkin kavramlardan, uluslararası iş birliği çerçevesinde gelişen uygulama prensiplerinden, slot uygulamalarının evrensel, bölgesel, yerel düzenlemelerinden bahsedilerek, mevcut slot uygulamaları ortaya koyulacak ve ülkemizdeki işleyiş mukayeseli bir biçimde değerlendirilmeye çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Hava Hukuku, İdare Hukuku, Slot, Slot Koordinasyonu, Slot Tahsisi, Sivil Havacılık Hukuku.

ABSTRACT

LEGAL ASPECT OF SLOT ALLOCATION

Kaan, Muhammet Talha

MA in International and Comparative Law (in Turkish)

Student ID: 177033003

Open Researcher and Contributor ID (ORCID): 0000-0002-5496-3983

National Thesis Center Reference Number: 10407965

Thesis Supervisor: Assist. Prof. Ömer Faruk Erol

April 2021, 131 pages

As a result of the development of flight technologies and the aviation industry, civil air transport has been used rapidly all over the world. This rising trend around the world has caused the rapid congestion of airport landings and take-offs and traffic services. Due to this congestion, the need to meet the increasing needs for flight services through fair methods has emerged, taking all actors into consideration. For this reason, it has been planned to create a new order in order to regulate the capacity density at airports and to ensure that airline operators can benefit from the infrastructure of airports with heavy traffic fairly. The system called slot allocation defines the required permission for airline operators to take off from busy airports within the framework of common rules. Within the scope of this application, on the basis of global, regional, commercial cooperation and local legal regulations; It is aimed to create a transparent and accessible market where competition is protected. With a similar tendency in Turkey, the slot regime was envisaged for congested airports and some legal regulations were made. In this study; By mentioning the concepts related to slot applications, the application principles developed within the framework of international cooperation, the universal, regional and local regulations of slot applications, the existing slot applications will be revealed and the operation in Turkey will be evaluated in a comparative manner.

Keywords: Administrative Law, Air Law, Civil Aviation Law, Slot, Slot Allocation, Slot Coordination.

TEŞEKKÜR

Bu araştırma için beni yönlendiren, karşılaştığım zorlukları bilgi ve tecrübesi ile aşmamda yardımcı olan değerli Danışman Hocam Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Erol'a teőekkürlerimi sunarım. Literatür araştırmalarımnda yardımcı olan değerli hocam Dr. Öğr. Üyesi Muhammed Gğn'e ve fikirleriyle çalışmama derinlik kazandıran hocam Dr. Öğr. Üyesi Ali Demirbaş'a ayrıca teşekkür ederim. Araştırmanın yürütülmesinde maddi ve manevi yardımlarını gördüğüm Onur Programı hocalarımıza süreç içerisindeki anlayışları için müteőekkirim. Tezimin her aşamasında beni yalnız bırakmayan aileme ve dostlarıma sonsuz sevgi ve saygılarımı sunarım.

M.Talha KAAAN

İSTANBUL, 2021

İÇİNDEKİLER

ÖZ	iv
ABSTRACT	v
TEŞEKKÜR	vi
İÇİNDEKİLER	vii
KISALTMALAR	xi
BÖLÜM I GİRİŞ SLOT UYGULAMALARININ GENEL KAVRAMLARI VE ESASLARI	1
1.1. Sivil Havacılık Faaliyetleri Çerçevesinde Havaalanı Koordinasyonu	4
1.1.1. Havaalanı Koordinasyonunda Aktörler	5
1.1.2. Endüstri Grubu'nun Havaalanı Koordinesindeki Rolü	6
1.1.2.1. Evrensel Havaalanı Slot Kılavuzu (WASG).....	7
1.1.2.2. Havaalanı Slot Çalışma Grubu (ASWG) ve Evrensel Havaalanı Slot Kurulu (WASB)	8
1.1.2.3. Slot Konferansı (SC).....	8
1.1.2.4. Standart Tarifeler Bilgilendirme Kılavuzu (SSIM).....	9
1.1.2.5. Koordinasyon Eğitimleri.....	9
1.1.2.6. IATA Standartlarının ve Kılavuzlarının Hukuki Bağlayıcılığı	10
1.2. Slot Uygulamalarına İlişkin Temel Unsurlar ve Kavramlar	12
1.2.1. Slot Kavramı	12
1.2.2. Slot Tahsisi.....	13
1.2.3. Devlet Hava Aracı – Sivil Hava Aracı Ayrımı	13
1.2.4. Havaalanı ve Slot Uygulamaları Açısından Havaalanı Seviyeleri.....	16
1.2.4.1. Koordine Edilmeyen Havaalanı (1. Seviye).....	17
1.2.4.2. Tarifesi Düzenlenen Havaalanı (2. Seviye)	18
1.2.4.3. Koordine Edilen Havaalanları (3. Seviye)	20
1.2.5. Havalimanı Altyapısı ve Havalimanı Koordinasyon Seviyesi	
Değişiklikleri.....	24
1.2.5.1. Koordine Edilmeyen Havaalanından Trafiği Düzenlenen Havaalanına Geçiş.....	24

1.2.5.2. Trafiği Düzenlenen Havaalanından Koordine Edilen Havaalanına Geçiş.....	24
1.2.5.3. Tarihsel Öncelikli (Historik) Slotların İlk Defa Oluşturulması	25
1.2.5.4. Koordinasyonun Kaldırılması	25
1.2.5.5. Koordinasyon Seviyesinin Geçici Olarak Değişmesi	26
1.2.5.6. Havaalanı Kapasitesinde Azaltma.....	26
1.2.6. Talep, Kapasite Analizi ve Koordinasyon Parametreleri.....	27
1.2.7. Tarihsel Öncelikli Slot (Historik Slot).....	28
1.2.8. Yeni Katılan	29
1.2.9. Slot Havuzu.....	30
1.3. Tarife Düzenleme ve Slot Tahsis Süreci.....	31
1.3.1. Tarifesi Düzenlenen Havaalanlarında Tarifelerin Düzenlenme Süreci ...	31
1.3.1.1. Tarife Düzenlerken Dikkate Alınması Gereken Öncelikler.....	32
1.3.1.2. Reddedilen Tarife Düzenleme.....	33
1.3.1.3. Uçuş Faaliyetlerinin İzlenmesi.....	33
1.3.2. Koordine Edilen Havaalanlarında Slot Tahsis Süreci	34
1.3.2.1. Slot Tahsis Etmek İçin Genel Öncelikler.....	35
1.3.2.2. İlk Slot Tahsisi İçin Temel Kriterler	35
1.3.2.3. İlk Slot Tahsisi İçin Ek Kriterler.....	36
1.3.2.4. Slotların Alınması ve İadesi	37
1.3.2.5. Slot Tahsislerinde Esneklik.....	37
1.3.2.6. Slot Kullanımı Değişikliği	38
1.3.3. Slot Hareketliliği ve Muhtelif Slot Talepleri	38
1.3.3.1. Havayolu İşletmeleri Arasında Slot Takası	39
1.3.3.2. Havayolu İşletmeleri Arasında Slot Transferi	39
1.3.3.3. Ortak Operasyonlarda Slotlar.....	40
1.3.3.4. İlgili Havaalanında Faaliyeti Sona Eren Havayolu İşletmesinin Slotları.....	41
1.3.3.5. İşletme Ruhsatı İptal Edilen Havayolu İşletmelerine Ait Slotlar.....	41
1.3.3.6. Trafik Haklarının ve İşletme Ruhsatının Elde Edilmesinden Önce Tahsis Edilen Slotlar	42

BÖLÜM II DÜNYADA SLOT UYGULAMALARI.....43

2.1. Ticari ve Uluslararası İş Birliğine Dayanan Düzenlemeler: Evrensel Slot Kılavuzu (WASG)	43
2.2. Bölgesel Birliğe Dayanan Hukuki Düzenlemeler: Avrupa Birliği Slot Tahsis Tüzükleri.....	45
2.2.1. Slot Uygulamalarının Avrupa Birliğindeki Tarihsel ve Hukuki Süreci... 46	
2.2.2. EEC 95/93 Sayılı Slot Tahsis Tüzüğü..... 49	
2.2.3. Avrupa Birliği Slot Uygulama Tüzüğü'nün Değişim Süreci..... 51	
2.2.3.1. EC 894/2002 Sayılı Tüzük ile Yapılan Değişiklik..... 52	
2.2.3.2. EC 1554/2003 Sayılı Tüzük ile Yapılan Değişiklik..... 52	
2.2.3.3. EC 793/2004 Sayılı Tüzük ile Yapılan Değişiklik..... 53	
2.2.3.4. EC 545/2009 Sayılı Tüzük ile Yapılan Değişiklik..... 54	
2.2.3.5. EC 2020/459 Sayılı Tüzük ile Yapılan Değişiklik..... 54	
2.2.3.6. EU 2020/1477 Sayılı Tüzük ile Yapılan Değişiklik 55	
2.2.4. AB'de İkincil Slot Ticareti..... 55	
2.3. Amerika Birleşik Devletleri'nde Slot Uygulamaları ve Hukuki Düzenlemeler	56
2.3.1. Slot Uygulamalarının Amerika Birleşik Devletleri'nde Tarihsel ve Hukuki Süreci	57
2.3.2. Amerika Birleşik Devletleri Slot Düzenlemeleri	59
2.4. Türkiye'de Slot Uygulamaları ve Hukuki Düzenlemeler	64
2.4.1. Türkiye'de Slot Uygulamalarının Tarihsel ve Hukuki Süreci	65
2.4.1.1. 1992- 2005 Döneminde Slot Uygulamaları	66
2.4.1.2. 2005- 2011 Döneminde Slot Uygulamaları	67
2.4.1.3. 2011 Sonrası Slot Uygulamaları	70
2.4.2. DHMİ Slot Uygulama Talimatının (SHT-SLOT) Amacı ve Kapsamı	72
2.4.3. Slot Uygulama Talimatının Hukuki Dayanağı.....	72
2.4.4. Slot Uygulama Talimatına Göre Havaalanı Koordinasyonunu Gerektiren Koşullar	74
2.4.5. Türkiye'de Slot Tahsis Süreci	75
2.4.6. Türkiye'de Slot Hareketliliği	77
2.4.7. Türkiye'deki Slot Uygulamaları Aykırılıklarına Dair Yaptırımlar	79

BÖLÜM III SLOT UYGULAMALARININ HUKUKİ REJİMİ	81
3.1. Slot Uygulamalarının İdare Hukuku Boyutuyla İncelenmesi	81
3.1.1. İdari İşlem Teorisi Bağlamında Slot Uygulamaları	81
3.1.2. Slot Uygulamalarının İdari Faaliyet Bakımından Niteliği	86
3.1.2.1. Kamu Hizmeti Kavramı	87
3.1.2.2. Kolluk Faaliyeti Kavramı	90
3.1.2.3. Kamu Hizmeti- Kolluk Faaliyeti Ayırımının Gerekliliği	95
3.1.3. İzin/Ruhsat Kavramının İdari Faaliyetler Bakımından Karşılaştırılması ve Slot Uygulamalarının İdari Faaliyetler İçerisindeki Yeri	98
3.1.3.1. Ruhsatın Kamu Hizmetindeki Görünümü	99
3.1.3.2. Ruhsatın Kolluk Faaliyetindeki Görünümü	100
3.1.4. Yargı Kolu Bakımından Slot Uygulamalarının İncelenmesi	101
3.1.5. Kazanılmış Hak ve Haklı Beklenti Bakımından Slot Uygulamaları	103
3.1.6. İdari Teşkilat Bakımından Slot Uygulamaları	105
3.1.6.1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)	105
3.1.6.2. DHMİ Genel Müdürlüğü	106
3.1.7. Kamu Malları Teorisi Bakımından Slot Uygulamaları	110
3.2. Slot Uygulamalarının Uluslararası Hukuk Boyutuyla İncelenmesi	116
BÖLÜM IV SONUÇ	120
REFERANSLAR	125
ÖZGEÇMİŞ	131

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ACI	Uluslararası Havaalanları Konseyi
AET	Avrupa Ekonomik Topluluğu
ASWG	Havaalanı Slot Çalışma Grubu
ATC	Hava Trafik Kontrol
CBK	Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi
CFR (ABD)	Code of Federal Regulation
DHMI	Devlet Hava Meydanları İşletmesi
EASA	Avrupa Birliği Havacılık Güvenliği Ajansı
EC	Avrupa Devlet ve Hükümet Başkanları Konseyi
EEC	Avrupa Ekonomik Topluluğu
EU	Avrupa Birliği
FAA (ABD)	Federal Havacılık İdaresi
IATA	Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği
IFR	Aletli Uçuş Kuralları
KHK	Kanun Hükümünde Kararname
SC	Slot Konferansı
SHGM	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğu
SHT-SLOT	Slot Uygulama Talimatı
SSIM	Standart Tarifeler Bilgilendirme Kılavuzu
THY	Türk Hava Yolları
vb.	Ve benzeri
WASB	Evrensel Havaalanı Slot Merkezi
WASG	Evrensel Havaalanı Slot Kılavuzu
WSG	Evrensel Slot Kılavuzu
WACG	Küresel Havaalanı Koordinatörleri Grubu

BÖLÜM I

GİRİŞ: SLOT UYGULAMALARININ GENEL KAVRAMLARI VE ESASLARI

Modern ve kalabalık bir toplumda yaşayan tüm insanlar, bir hizmete veya eşyaya erişmek ya da bir fiili gerçekleştirmek için beklemek durumunda kalmaktadırlar. Beklemek, zaman ekonomisi anlayışı bağlamında dezavantajlı yönlerinin bulunması bakımından hiç kimsenin maruz kalmak istemediği bir olgu olarak karşımızda durmaktadır. Bu yönüyle kimse eşya ve hizmetlere erişim hususunda beklemek istememekte ve beklemek durumunda kalan herkesin ihtiyacı diğerlerinin ihtiyaçlarına nazaran aciliyet kesp etmektedir. Herkes tarafından aynı anda ulaşmak istenilen hizmetlere ve eşyalara, beklemeden erişmek isteyen kişilerce farklı yöntemlerin denenmesi, çoğunlukla toplumsal sorunlara neden olmakta ve kamu düzenini bozmaktadır. Bu sebeple yoğun talebin olduğu her alanda düzenin korunması ve mümkün olan en verimli şekilde yararlanmanın sağlanması amacıyla sıra ya da randevu sistemi oluşturulmaktadır.

Kullanım imkanlarının sınırlı olduğu alanlarda yararlanmak için gereken zamanın ya da yerin talep sırasına ve diğer öncüllere göre tahsisine slot tahsisi denmektedir. Günümüzde birçok farklı alanda sınırlı kullanım imkanlarına yönelik sıra tahsisleri yapılmaktadır. Dünya yörüngelerine fırlatılan uydular belirli bir zaman dilimi ve Jeostatik yörünge yeri için slot uygulamasına tabii iken, ülkemizde kültürel ve turistik alanlarda balon uçuşları da slot uygulamasına tabii olmaktadır. Tüm bu uygulamaların yanında, günden güne insansız hava araçlarının ticari amaçlarla sivil alanlarda kullanımının artmasıyla şehirler için slot uygulama sistemleri tasarlanmaya başlamıştır. Bu bakımdan slot uygulamaları, farkında olmasak da gündelik yaşamımızın içinde kabul edilebilecektir.

Yer ve zaman tahsisi bağlamında en sık karşılaştığımız slot uygulaması ise havayolu işletmelerinin yoğun talepleri doğrultusunda sivil havacılık alanında karşımıza çıkmaktadır. Hemen hemen hepsi aynı niteliklerde olan küresel büyüklükteki havayolu

işletmeleri; tarifeli sefer noktası, *Topla ve Dağıt Noktası (Hub and Spoke)* ya da *ana üs* olarak bazı havaalanlarını yoğun kullanmak istemektedirler.

Bu kapsamda havaalanları; yolcunun, kargonun, yer hizmetlerinin, terminal işletmelerinin, hava trafik hizmetlerinin aynı sistem içinde ve doğru bir arz-talep dengesinde ilerlemek zorunda olduğu alanlar olarak görülmelidir. Bu sebeple, uçakların ne zaman iniş kalkış yapacağı, hangi park alanını ve pistleri kullanacağı, yolcu binişinin ve kargo yüklemesinin ne kadar sürede gerçekleşeceği düzenli bir planlama yapabilmek için gereklidir.

Bahsedilen havaalanı planlamalarının bir parçası olan slot, bir havayolu işletmesinin iniş veya kalkış yapmak için ihtiyaç duyduğu zaman aralığını ifade etmektedir. Yoğun havaalanlarında bu zaman aralığının belirli prosedürler, kriterler ve kurallar çerçevesinde hususi makamlar tarafından tahsis edilmesine de slot tahsisi ya da slot uygulamaları denilmektedir. Bu tahsis faaliyeti niteliksel anlamda ise önceden belirlenmiş zaman dilimlerinde havaalanlarının imkanlarından yararlanabilmek amacıyla havayolu işletmeleri taleplerine karşılık olarak yetkili makam tarafından verilen izni ifade etmektedir.

Devletlerin talebi karşılamak üzere büyük yatırımlar neticesinde havaalanlarını genişletmesi ya da yeni havaalanları inşa etmesi, havaalanı kapasitelerinin yeniden yoğunlaşmasını engelleyememektedir. Bu sebeple slot uygulamaları hem ekonomik hem de sürdürülebilirlik yönüyle önem arz etmektedir.

Havayolu işletmeleri arasında adil erişim imkanlarının oluşturulması, rekabetin korunması ve hava trafik kontrolünün emniyet ekseninde sağlanması bakımından önem arz eden slot uygulamaları, belirli ilkeler ve yasal temeller çerçevesinde uygulanmaktadır. Bu kapsamda slot uygulamalarının uluslararası hukuk bakımından temel dayanağı Chicago Sözleşmesi olduğu görülmektedir. Bölgesel bağlamda bakıldığında ise Avrupa Birliği'nin de birlik içinde yer alan havaalanları için slot uygulamalarına ilişkin idari düzenlemeler yaptığı görülmektedir. Ülkemizde ise slot uygulamaları bir kamu iktisadi kuruluşu olan Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğu tarafından Slot Uygulama Talimatı çerçevesinde verilen izinle gerçekleştirilmektedir. Bu sebeple slot uygulamalarının uluslararası kamu hukuku boyutu ve bilhassa idare hukuku yönü ağır basmaktadır.

Dünyada ve ülkemizde uzun süredir havaalanı talebini düzenlemek ve adil erişim imkanları sağlamak amacıyla gerçekleştirilen slot uygulamalarını hem işleyiş hem de hukuki boyutuyla ortaya koyan az çalışma bulunmaktadır. Bu nedenle çalışmanın temel amacı; slot kavramını, slot tahsis işlemlerini, bilhassa kamu hukuku boyutuyla açık bir biçimde ortaya koymaya çalışmak ve slot uygulamalarının anlaşılmasına acizane bir katkı sunmaktır.

Bu kapsamda çalışmanın birinci bölümünde; slot uygulamaları için kurallar bütünü teşkil eden, devletlerin slot uygulamalarına ilişkin hukuki altyapısının temelini oluşturan ve ortak uygulama imkânı sağlayan Evrensel Havaalanı Slot Kılavuzu (WASG) incelenecek olup, bu kapsamda slot uygulamalarına ilişkin genel kurallar ve kavramlar, uygulamada rol alan kurumlar, koordinasyon kavramları ve tahsis süreçleri ele alınacaktır. Bu kavramların ve süreçlerin ele alınması ile ortak uygulamanın anlaşılması kolaylaştırılmaya çalışılacak ve dünyada takip edilen tahsis süreçleri ve ortak terminoloji, WASG'ye paralel bir biçimde ortaya koyulacaktır. Ayrıca birinci bölümde; slot takası ve transferlerine dair kurallar ele alınarak slot hareketliliğine WASG'de öngörülen temel kurallardan bahsedilecektir.

Çalışmanın ikinci bölümünde; ticari iş birliği çerçevesinde IATA ve paydaşları tarafından şekillendirilen ve temel kural seti niteliği taşıyan WASG, Avrupa Birliği Bölgesi'nde uygulanan Avrupa Birliği Tüzükleri ve hukuksal değişim süreci, Amerika Birleşik Devletleri'nde FAA yönetmelikleri ve slot uygulamaları ve son olarak Türkiye'de slot uygulama süreci ve SHT-SLOT Talimatı kapsamında slot uygulama süreci anlatılmaya çalışılacaktır.

Çalışmanın son bölümünde ise slot uygulamaları ve slot tahsisine ilişkin gerçekleştirilen faaliyetlerin hukuki niteliği tespit edilerek, bu bağlamda slot uygulamalarının idare hukuku boyutunun ortaya koyulması ve uluslararası hukuk bağlamında uygulamaya dayanak teşkil eden Chicago Sözleşmesi açısından genel çerçevenin belirlenmesi amaçlanmaktadır.

Sivil havacılık bağlamında koordinasyon faaliyetleri ve slot uygulamaları günden güne önem kazanmaktadır. Dünyada ve ülkemizde gerçekleşen slot uygulamalarını irdelemek üzere, slot tahsisi ve tarife düzenleme faaliyetlerinden detaylı bir şekilde bahsedilecek olup, genel olarak uygulanan kurallar, temel unsurlar, kavramlar, havaalanı koordinasyonu kapsamındaki aktörler, aktörlerin koordinasyon sürecindeki

rolü ve slot koordinasyonuna dair tespitler çalışmanın ilk bölümünde aktarılmaya çalışılacaktır.

1.1. Sivil Havacılık Faaliyetleri Çerçevesinde Havaalanı Koordinasyonu

Genel anlamda koordinasyon, uygun bir havaalanında¹ hava taşımacılığı operasyonunu sürdürmek için sınırlı olan havaalanı kapasitesinin havayolu şirketlerine ve diğer uçak operatörlerine belirli kurallar çerçevesinde tahsis edilmesini içermektedir. Koordinasyon havaalanı kapasitesi eksikliğinin temel sorununa bir çözüm olmamakla birlikte, koordinasyon faaliyetlerinin uzun vadede havayolu şirketlerinin genişleyen talebine karşın havaalanı kapasitesi arttırılana kadar yoğunlaşmış altyapının yönetimi için geçici bir çözüm olarak görülmesi gerekmektedir.²

Sonuç olarak trafik yoğunluğunun yaşandığı havaalanlarında havaalanı koordinasyon faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinin temel amacı, havaalanlarını kullanan havayolu şirketleri ve diğer operatörlerinin havaalanlarından, yararlanma imkanlarını en üst düzeye çıkarmak için havaalanı altyapısının en verimli şekilde kullanılmasını sağlamaktır. Bu kapsamda talep ve havaalanı imkanlarını dengelemek için bir gereklilik olarak gerçekleştirilen slot tahsisi ve tarife düzenleme faaliyetlerinin de havaalanı imkanlarından sürdürülebilir ve hakkaniyetli bir şekilde yararlanmak

¹Ülkemizde ‘havaalanı’ ve ‘havalimanı’ kavramı iki farklı tanımlamayı ve fonksiyonel farklılığı barındırmaktaydı. Bu farklılığa göre havaalanı, “Bütünü ya da bir bölümü içinde hava araçların; iniş, kalkış ve yer hareketlerini gerçekleştirebilmeleri için karada veya suda oluşturulmuş, (bina, tesis ve teçhizatla donatılmış) tanımlanmış saha.” olarak tanımlanırken havalimanı, “Uluslararası hava trafiği, geliş ve gidişlerine hizmet vermek amacıyla tesis edilmiş olup, gümrük, göçmenlik, halk sağlığı, hayvan ve bitki karantina işlemleri ve benzeri işlemlerin bünyesinde vakit kaybedilmeksizin yürütüldüğü havaalanı.” olarak tanımlanmıştır. Kavramlar için bkz: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü APK Daire Başkanlığı. *Havacılık Terimleri Sözlüğü*. (Ankara: DHMİ Yayınları, 2011), 120. ‘Havaalanı’ s.58, ‘Havalimanı’ s. 63. DHMİ web sitesinde 24 Şubat 2012 tarihinde yayımlanan açıklama ile DHMİ, “Kuruluşumuz işletiminde bulunan 43 havaalanının 12 tanesi havalimanı, 31 tanesi ise havaalanı olarak isimlendirilmekte ve bu durum isim karışıklığına neden olmaktadır. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Yönetim Kurulu, 18.02.2012 tarihli toplantısında almış olduğu kararla havalimanı/havaalanı karışıklığına bir son verdi.” ibareleriyle isim karışıklığına yol açması ve tanımlamalarda sorunlar oluşturması sebebiyle havaalanı ve havalimanı farklılığını tamamen kaldırmıştır. Kavramlar arasındaki niteliksel fark kaldırıldığı için bu çalışmamızda, ‘havalimanı’ kavramına nazaran denizcilik tabirine benzememesi yönüyle daha özgün olduğunu düşündüğümüz ‘havaalanı’ ibaresi tercih edilecektir. Detaylı bilgi için bkz: <https://www.havayolu101.com/2011/12/06/havalimanı-ile-havaalanı-arasındaki-fark-nedir/>, (E.T 12.03.2021).

²Airports Council International (ACI), International Air Transport Association (IATA), Worldwide Airport Coordinators Group (WACG). *Worldwide Airport Slot Guidelines*, (Montreal, 2020), 8. <https://www.iata.org/contentassets/4ede2aabfcc14a55919e468054d714fe/wasg-edition-1-english-version.pdf>, (E.T 02.09.2020).

amacıyla yapıldığını ve havaalanı koordinasyonun alt unsurları olduğu söylenebilecektir.

1.1.1. Havaalanı Koordinasyonunda Aktörler

Havalimanlarında trafik koordinasyonunun organizasyonel anlamda örgütlü bir şekilde yürütülebilmesi için bazı aktörlerin bir araya gelerek süreci yönetmeleri gerekmektedir. Bu aktörlerin sorumlulukları ve görevleri değişmekle birlikte, temel amaç koordinasyonun ulusal ve uluslararası çapta belirlenen kurallar çerçevesinde sağlanmasıdır.³

Bu kapsamda havaalanı koordinasyonu sürecinin aktörleri *ticari ve sivil amaçlarla havaalanlarını kullanan havayolları şirketleri ve diğer uçak operatörleri, havaalanlarını idare eden ve yöneten havaalanı idareleri, havaalanlarını ve sorumlu oldukları hava sahalarını koordine eden hava trafik kontrol otoriteleri, havaalanında koordinasyondan sorumlu slot koordinatörleri⁴, slot koordinasyon merkezleri⁵ veya*

³ Havaalanı koordinasyonuna dair ulusal talimatlar ve yönetmelikler olduğu gibi (Türkiye-Devlet Hava Meydanları İşletmesi SHT-SLOT, Amerika Birleşik Devletleri Federal Aviation Administration 14 CFR § Subpart S vb.) uluslararası iş birliğine dayanan bazı standartlar (Worldwide Airport Slot Guidelines) ve birlik içi geçerli tüzükler de (Avrupa Birliği, EEC 95/93 vb.) mevcuttur. Detaylı bilgi çalışmanın 2. bölümünde yer alan “Türkiye’de Slot Uygulamaları”, “Avrupa Birliği’nde Slot Uygulamaları” ve “Amerika Birleşik Devletleri’nde Slot Uygulamaları” alt bölümlerinde verilecektir.

⁴ Havaalanı Koordinatörü ya da Slot Koordinatörü: Koordine edilen (3.seviye) havaalanlarındaki slot tahsisinden sorumlu olan kurum veya kişi. Tanım için bkz: *Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG)*, 62.

⁵ Slot Koordinasyon Merkezi: Koordine edilen havaalanları için slot taleplerini değerlendiren ve tahsis eden, tarifesi düzenlenenler için tarife düzenleme görevini tek bir çatı altında yürüten kurumlara denir. Tanım için bkz: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü. *Havacılık Terimleri Sözlüğü*, 120.

tarife düzenleyiciler⁶ ve havaalanından sorumlu kamu kurumları veya kamu yetkilileridir.⁷

Koordinasyon sürecinin en önemli aktörlerinden olan; havaalanları, slot koordinatörleri, koordinasyon merkezleri ve tarife düzenleyicilerden ileride bahsedilecek olup, bu aktörlerin havaalanları koordinasyon seviyeleri ile ilişkili olmalarından ötürü “*Slot Uygulamalarına İlişkin Unsurlar*” başlığı altında ele alınacaktır.

1.1.2. Endüstri Grubu’nun Havaalanı Koordinesindeki Rolü

Ulusal hukuki düzenlemelerle ve uluslararası iş birliği anlaşmaları ile günden güne yoğunlaşan havaalanları için; rekabet, tahsis ve yararlanma durumlarına ilişkin koordinasyon ve slot tahsisi kuralları belirlenmektedir. Bu süreçte kurallar çerçevesinde iş birliğini sağlamak ve paydaşlar arasında tarafsız, şeffaf, adil ve genel geçer dayanaklara sahip bir tahsis sistemi oluşturmak isteyen ve Endüstri Grubu⁸ olarak anılan başlıca kuruluşlar; *Airports Council International (ACI)*, *Worldwide Airport Coordinators Group (WACG)* ve *International Air Transport Association (IATA)*'dir.⁹ Bu hedeflere ulaşabilmek amacıyla bu kuruluşlar tarafından birçok uygulama yapılmaktadır. Bu uygulamaların bazılarının; *WASG kapsamında slot*

⁶ 'Schedule Facilitator' kavramı, “*tarifesi düzenlenen (2.seviye) havaalanlarında planlanan operasyonlar hakkında veri toplamaktan ve gerektiğinde isteğe bağlı zamanlama ayarlamaları yapılmasını tavsiye etmekle sorumlu kuruluş veya kişi*” olarak tanımlanmaktadır. Bu ifade sözlük anlamı olarak Türkçeye 'kolaylaştırıcı, uygulayıcı, düzenleyici, asistanlık eden' olarak tercüme edilmektedir. Fakat ülkemizde tarifesi düzenlenen havalimanlarına ilişkin faaliyet gösteren kişi veya kuruluşa ilişkin özel bir kavram kullanılmamaktadır. Bunun yerine koordine edilen (3. Seviye) havaalanları ve tarifesi düzenlenen (2. Seviye) havaalanları için ortak ve koordinatör sıfatına karşılık gelen tek bir kavram kullanılmaktadır. Slot Koordinasyon Merkezi olarak adlandırılan bu kurum DHMİ tarafından “*Koordine edilen havaalanları için slot taleplerini değerlendiren ve tahsis eden, tarifesi düzenlenenler için tarife düzenleme görevini yürüten merkez.*” olarak tanımlanmıştır. Ayrıca Koordinasyon kavramı WASG nezdinde de “*2. seviye havaalanında düzenleme ve 3. seviye havaalanında slot tahsisini kapsayan genel terim*” olarak tanımlanmış olmasına rağmen havaalanlarındaki düzenleme faaliyetlerine ilişkin özel farklılıkların ortaya koyulması gerekmektedir. Dolayısıyla Türkiye'de kavramlar bakımından '*Slot Coordinator*' ve '*Schedule Facilitator*' ayrımı tercih edilmemesine rağmen, çalışmamızda havaalanları seviyesi ve koordinasyonundaki farklılıkların uygun bir şekilde ortaya koyulabilmesi adına, '*Airport-Slot Coordinator*' kavramına karşılık olarak '*Slot Koordinatörü*' ve '*Schedule Facilitator*' kavramına karşılık olarak '*Tarife Düzenleyicisi*' kavramları kullanılacaktır. 'Coordination, Coordinator ve Facilitator' kavramı için bkz: WASG, 62.

⁷ WASG, s. 8-9.

⁸ WASG, 14.

⁹IATA'nın tarihsel süreci, genel amaçları ve öncelikleri hakkında detaylı bilgi: “*Mission, Vision and Priorities*”, <https://www.iata.org/en/about/mission/> (E.T: 29.08.2020) Ayrıca bkz: Pablo Mendes De Leon, *Introduction to Air Law*, (Kluwer Law International, 2017), 37.

kuralları oluşturmak, Slot Konferansları, Standart Tarifeler Bilgilendirme Kılavuzu (SSIM) ve koordinasyona dair çeşitli eğitimlerin verilmesi olduğu söylenebilecektir.

1.1.2.1. Evrensel Havaalanı Slot Kılavuzu (WASG)

Tarife düzenleme ve özellikle slot tahsisi hususunda önemli bir standartlar kılavuzu niteliğini taşıyan *Evrensel Havaalanı Slot Kılavuzu*¹⁰ (WASG) ile tahsisat kuralları ve havaalanı koordinasyonuna ilişkin ilkeleri belirlenmektedir. WASG; havayolu şirketleri, koordinatör ve tarife düzenleyici paydaşlarla birlikte geliştirilen standartları ve en iyi uygulamaları bir araya getirmektedir. Bu kurallar, havacılık standartlarını sağlamak, farklılıkları en aza indirmek ve kurallar aracılığıyla kapsayıcı ortak bir uyum oluşturmak amacıyla; havayolu işletmeleri ve benzer düzenleme yapan ulusal hukuk uygulamaları¹¹ için havaalanı kapasitesinin kullanımına dair kapsamlı bir prosedür bütünü teşkil etmektedir.¹²

1 Haziran 2020 tarih itibariye *Evrensel Slot kılavuzu* (WSG) yerini *Evrensel Havaalanı Slot Kılavuzu* (WASG)'a bırakarak, küresel slot tahsis kurallarının oluşturulması sürecine, IATA ile birlikte *Uluslararası Havaalanları Konseyi* (ACI) ve *Küresel Havaalanı Koordinatörleri Grubu* (WWACG) gibi önemli otoriteler de katılmıştır. Nitelik itibariyle WSG'ye paralellik gösteren WASG ile yalnızca slot tahsis takvim ve kurallarının belirlenme sürecine yeni otoriteler dahil olmuş, 1 Haziran 2020 itibariyle geçerli olan WASG'da tahsis sistemine dair köklü değişiklikler yapılmamıştır. Slot uygulama takvimi ve kavramsal değişiklikler yapılarak ana hatlarıyla slot uygulama kuralları devam ettirilmektedir.¹³

¹⁰ Kavramın İngilizcesi: Worldwide Airport Slot Guidelines

¹¹ De Leon, *Introduction to Air Law*, 66.

¹² WASG, 14.

¹³ IATA tarafından belirli periyodlarla yayınlanan kılavuz 10. Edisyonun ardından yeni bir dönem ve çalışma ortakları ile adı *Worldwide Airport Slot Guidelines* (WASG) olarak değiştirilmiştir. 1 Haziran 2020 tarihinde ilk WASG; IATA, *Uluslararası Havalimanları Konseyi* (ACI) ve *Küresel Havalimanı Koordinatörleri Grubu* (WWACG) tarafından ortaklaşa yayınlanmıştır. Bu tarihten itibaren WSG yerini WASG'ye bırakmıştır. Mevcut prensiplerin ve kuralların devam etmesine rağmen tarihler ve süreç yönetimi, WASG kurallarına ve takvimine göre yapılmaktadır.

1.1.2.2. Havaalanı Slot Çalışma Grubu (ASWG) ve Evrensel Havaalanı

Slot Kurulu (WASB)

WASG, slot uygulama sürecini Evrensel Havaalanı Slot Kurulu¹⁴ (WASB) denetimine tabi tutmaktadır. Bu kapsamda tüm değişiklikler, çoğunluk onayı için *Havaalanı Slot Çalışma Grubu'na* (ASWG) sunulmadan önce WASB tarafından kabul edilmek zorundadır. Bu zorunluluk, standartların veya uygulamanın herhangi bir koordinatör, tarife düzenleyici ya da havayolu şirketi tarafından tek taraflı olarak değişmesini engellemektedir. Bir devletin havaalanı koordinasyonuna ilişkin düzenlemeler oluşturmayı ve uygulamayı amaçladığı durumlarda da *Havaalanı Slot Çalışma Grubu* (ASWG), WASG'nin ulusal düzenleme sürecinin temeli olarak kullanılmasını desteklemektedir. Bunun başlıca sebebi ise hava taşımacılığının küresel bir boyut kazanması neticesinde tüm havaalanlarının verimli kullanılması zorunluluğu doğmuş bulunması ve iniş/kalkış noktalarında aynı standartlara uygun tarife düzenleme ve slot tahsisinin gerekmesidir. WASG, eşit sayıda havaalanı temsilcisi, havayolu temsilcisi ve slot koordinatörlerinden veya tarife düzenleyiciden oluşan *Evrensel Havaalanı Slot Kurulu* (WASB) gözetiminde ACI, IATA ve WWACG tarafından ortaklaşa sürdürülmektedir. WASB' nin görevi; politika geliştirme alanları önermek, prosedürleri iyileştirmenin yollarını değerlendirmek ve gelecekteki eğilimleri ve teknolojiyi gözden geçirmek ve analiz etmektir.¹⁵

1.1.2.3. Slot Konferansı (SC)

IATA'nın havaalanlarını koordine etme hususunda önemli bir faaliyeti de Yaz ve Kış Sezonları için yılda iki kez düzenlenen *Slot Konferansı*¹⁶ (SC)'dir. Bu konferans 3. seviye havaalanlarında slot yönetme ve 2. seviye havaalanlarında ise tarife düzenleme amacıyla toplanmakta olup; bu kapsama girmeyen fiyatlandırma, pazara giriş veya rekabete ilişkin hususlar konu edilmemektedir. Bu konferansın düzenlenmesi havayolu şirketinin ticari başarısını sağlamak ve koordinatörler ya da tarife düzenleyiciler tarafından havaalanı kapasitesini etkili yönetilebilmesine yardımcı olmak için gereklidir. Slot Konferansı'nın tarihleri her yıl Koordinasyon Faaliyetleri

¹⁴ Kavramın İngilizcesi: Airport Slot Working Groups.

¹⁵ WASG, 14.

¹⁶ IATA Slot Konferansı (Slot Conference): Yaz ve Kış Sezonları için yılda iki kez düzenlenen 2.seviye ve 3.seviye havaalanlarındaki planlı operasyonların koordinasyonu için düzenlenen bir toplantıdır. Haziran ayında gerçekleştirilen slot konferansı bir sonraki kış sezonuna, kasım ayında gerçekleştirilen konferans ise bir sonraki yaz sezonuna yöneliktir.

Takvimi¹⁷ ile muhataplara iletilmektedir. IATA Slot Konferansı esnasında, katılımcı olan koordinatör, şirket temsilcisi, tarife düzenleyicisi ve slot takasına, talep iptaline, slot satışına yetkili olan diğer temsilcilerin bilgilerini kaydetmektedir.¹⁸ Bu kaydın amacı, koordinasyon faaliyetlerinde payı bulunan tüm paydaşların ulaşabilmenin mümkün olması ve koordinasyonda aksaklığın yaşanmasını engellemek olduğu söylenebilecektir.

1.1.2.4. Standart Tarifeler Bilgilendirme Kılavuzu (SSIM)

IATA, koordinasyon sürecinde koordinasyona dair bilgilendirmelerin; koordinatörler, tarife düzenleyiciler ve havayolu şirketleri arasındaki iletişim standardize etmek amacıyla *Standart Tarifeler Bilgilendirme Kılavuzu*'nu¹⁹ (SSIM) oluşturulmuştur. SSIM kılavuzu, sektörel iletişimde koordinasyon sürecinin paydaşları tarafından işlem niteliğine göre kullanılacak standart mesaj tiplerini içermektedir. IATA, SSIM'de belirtilen iletişim standartlarına uyulmasını tüm paydaşlara teşvik etmektedir.²⁰ Bu teşvikin amacı, paydaşların koordinasyona ilişkin taleplerini ve işlemlerini diğer paydaşlara iletirken önceden standardize edilmiş ve kılavuzda belirlenmiş bir şekilde iletilmesini sağlamaktır. Böylelikle dünya çapında yeknesak bir iletişim düzenin teşkil edilmek istendiği söylenebilecektir.

1.1.2.5. Koordinasyon Eğitimleri

Koordinasyon sürecinin kusursuz bir şekilde ilerleyebilmesi için koordinatörlere, tarife düzenleyicilere ve havayolu şirket temsilcilerine koordinasyon faaliyetlerini tanıtmakta ve sürece dair *profesyonel eğitimler* verilmektedir.²¹ Böylelikle verilen eğitimlerin koordinasyon uygulamalarının etkili bir biçimde yönetilmesini kolaylaştırdığı söylenebilecektir.

¹⁷ Kavramın İngilizcesi: Calendar of Coordination Activities.

¹⁸ WASG, 14-15.

¹⁹ Standart Tarifeler Bilgilendirme Kılavuzu (Standard Schedules Information Manual): Havayolu işletmelerine ait bilgilerinin karşılıklı değişimini sağlayan ve havaalanı koordinasyon bilgileri iletilirken kullanılacak veri işleme, mesajlaşma formatları ve prosedürleri içeren endüstri standartlarıdır. SSIM, IATA Uçak Türleri, Yolcu Terminal Göstergeleri, UTC-Yerel Zaman Karşılaştırmaları gibi kod setleri ve uygulamaya dair referanslar içermektedir.

²⁰ WASG, 17.

²¹ WASG, 14.

1.1.2.6. IATA Standartlarının ve Kılavuzlarının Hukuki Bağlayıcılığı

Ticari amaçlar çerçevesinde teşekkül eden IATA'nın meydana getirdiği standartların ve kurallarının niteliği itibariyle hukuki bir bağlayıcılığının olup olmadığı cevaplanması gereken bir soru olarak karşımıza çıkmaktadır. IATA yapısı itibariyle, uluslararası havayolu işletmeleri tarafından oluşmaktadır.²² Birliğin üyeleri, üyelik kapsamında ana sözleşmeyi, standartları ve kuralları imzacı olarak kabul etmiş olmaktadır.²³ Bu sebeple havayolu işletmelerinin IATA nezdindeki üyelik kurallarına ve standartlara uyma yükümlülüğü bulunduğu söylenebilecektir.²⁴

Bunun dışında, her ne kadar ülkesel anlamda devletlerin IATA kuralları ve standartlarını hukuki olarak uygulama yükümlülükleri olmasa da ülke çapında faaliyette bulunan havayolu şirketlerinin uluslararası havacılık sektörüne entegrasyonunu sağlamak ve kabul görmüş standartları uygulamak amacıyla IATA kurallarını önemle dikkate aldıklarını söyleyebiliriz.²⁵

IATA'nın başta WASG olmak üzere birçok standart ve kural setleri ile havacılık güvenliği, kalite yönetimi, kod paylaşımı, trafik yönetimi, yük taşıma, acente sistemi gibi küresel rekabeti etkileyecek konularda üyeler arası ortak ve özel uygulamalar öngörmektedir. Bu kolektif yaklaşımın en belirgin örneklerinden biri, Avrupa Birliği'nin havacılık sektörüne ilişkin uygulamalarında bazı IATA kılavuz ve kurallarını referans almasıdır. Bu kapsamda konumuzla ilgili olarak Avrupa Birliği'nin, WSG (Güncel adıyla WASG) kapsamındaki slot tahsisi kurallarını havacılık sektörüne dair hukuki düzenlemelerinde temel olarak kullandığını ifade

²² De Leon, 37.

²³ Üyelerin katılım şartları, sorumluluk ve kabullerine dair IATA Ana Sözleşmesi ve maddeleri, detaylı bilgi için bkz: An Act to Incorporate International Air Transport Association (1947): <https://www.iata.org/contentassets/01e197ea66384f27a9e763d151ae2d7d/act-of-incorporation.pdf> ve Articles of Association: <https://www.iata.org/contentassets/01e197ea66384f27a9e763d151ae2d7d/articles-of-association.pdf>, (E.T:19.04.2019).

²⁴ İstisnai bir durum olarak IATA Trafik Konferansı Kararları, Trafik Konferansı üyelerinin oybirliği ile kabul edilen trafiğe dair anlaşmalar olarak tanımlanabilir. Bu kararlara binaen yapılan trafik anlaşmaları, trafiği etkilenecek ilgili devletler tarafından kabul edildiğinde söz konusu ülkenin üye havayolları için bağlayıcı hale gelirler. Devletlerin onaylamadığı durumlarda, IATA kararları üyeler için bağlayıcı değildir. Detaylı bilgi için bkz: *Hannappel'in yorumu (Aktaran:) De Leon, 37.*

²⁵ De Leon, 38.

edebiliriz.²⁶ Bu yönüyle, IATA slot tahsis ilkelerinin AB tarafından tüzük²⁷ olarak düzenlenmesiyle, AB üyesi olan ülkeler ve üyelik müzakereleri kapsamında uyum sürecinde yer alan devletler için bağlayıcı olduğundan bahsedebiliriz. Bu bağlayıcılık ise IATA kılavuzundan değil, tamamen AB hukuk sistemi içerisinde oluşturulan tüzüklerden kaynaklanmaktadır.

Yukarıda bahsedildiği üzere, devletlerin ulusal düzenlemeleri oluştururken IATA kılavuzlarına ve kurallarına paralel düzenleme yapmaya ilişkin net bir bağlılığı söz konusu değildir. Fakat uluslararası sivil havayolu taşımacılığını gelişimini amaçlayan ve temel uluslararası taşıma kuralları ortaya koyan Chicago Sözleşmesi'nin²⁸ "*Formalitenin Kolaylaştırılması*" başlıklı 22. maddesinde:

Akit Devletlerden her biri, Akit Devletlerin ülkeleri arasında hava nakil vasatısıyla yapılan seyrüseferleri kolaylaştırmak ve hususiyle muhaceret, karantina, gümrük ve memleketten çıkış işlerine müteallik kanunların tatbikatında hava nakil vasitasının, mürettebatın, yolcuların ve yükün lüzumsuz yere gecikmelerine mâni olmamak üzere hususi nizamnameler çıkarmak suretiyle veya başka herhangi bir suretle kabili tatbik bütün tedbirleri almayı kabul ederler.

Bu maddeden anlaşılacağı üzere, Chicago Sözleşmesi akit devletlere "*...ülkeleri arasında hava nakil vasatısıyla yapılan seyrüseferleri kolaylaştırmak...*" ve "*hava nakil vasitasının, mürettebatın, yolcuların ve yükün lüzumsuz yere gecikmelerine mâni olmamak üzere hususi nizamnameler çıkarmak*" yükümlülüğü olduğunu vurgulamaktadır. Hava trafiğinin arttığı ve havaalanları kapasitelerinin zaman zaman yetersiz kaldığı günümüzde, Chicago Sözleşmesi'nin öngördüğü yükümlülükler devletler için bazı zorluklar oluşturabilecektir. Bu kapsamda bakıldığında, IATA

²⁶ De Leon, 38. Ayrıca bkz: "*In 1993, common rules for the allocation of slots at EU airports were introduced in order to ensure that airlines have access to the busiest EU airports on the basis of principles of neutrality, transparency and non-discrimination (Based on the principles governing the system of slot allocation (IATA Worldwide Scheduling Guidelines))*", https://ec.europa.eu/transport/modes/air/airports/slots_en, (E.T: 13.06.2020).

²⁷ AB hukuku kapsamında 'Regulation' kavramı Türkçeye 'Tüzük' olarak tercüme edilmektedir. Çalışmamızda da 'Council Regulation', 'EEC Regulation', 'EC Regulation', ifadelerinde yer alan 'Regulation' ibaresinin Türkçe karşılığı Tüzük olarak kullanılacaktır. Regulation kavramının Türkçe tercümesi için ayrıca bkz: Türkiye Cumhuriyeti Avrupa Birliği Bakanlığı, *Avrupa Birliği Mevzuatının Türkçeye Çevrilmesinde Kullanılacak Rehber*, 7. https://www.ab.gov.tr/files/ab_mevzuati_ceviri_rehberi_.pdf, (E.T: 11.03.2021).

²⁸ Chicago Sözleşmesi diğer bir adıyla Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi; hava seyrüseferi için standartlar ve prosedürlerin temelini atmak, uluslararası sivil havacılığın güvenli ve düzenli bir şekilde geliştirilmesi sağlamak, hava taşımacılığı hizmetlerini fırsat eşitliği temelinde yürütmek ve hava sahalarına erişimi barış ve egemenlik çerçevesinde sağlamak amacıyla 7 Aralık 1944 tarihinde 52 Ülke tarafından imzalanmış ve 4 Nisan 1947 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ayrıca bu sözleşme serisi, *International Civil Aviation Organization* (ICAO) kurulmasına yol açmıştır. Günümüzde bu kuruluş 193 üyesiyle birlikte ve 12000 standart (SARPs) ve uygulama önerisi oluşturarak sivil havacılığa ilişkin en önemli otorite olma vasfını korumaktadır. Bkz: <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/default.aspx> (E.T: 03.03.2020).

standartlarının ve özellikle WASG'nin devletler tarafından uygulanmasının yükümlülükler bakımından devletlere önemli kolaylıklar sağlayabileceği ifade edilebilecektir.²⁹

Sonuç olarak, IATA kılavuzları her ne kadar uluslararası hava hukuku kaynakları arasında kabul edilse de³⁰, uluslararası anlaşmalar gibi evrensel emredici bir metin olarak görülemeyeceği, bunun yanında Chicago Sözleşmesi'ne taraf devletlerin global havacılığın sürdürülebilirliğini ve düzenini sağlamak ve havacılığı kolaylaştırmak amacıyla bu kılavuz ve standartlara ulusal hukuk sistemleri içerisinde takdiren yer verebilecekleri söylenebilecektir.

1.2. Slot Uygulamalarına İlişkin Temel Unsurlar ve Kavramlar

1.2.1. Slot Kavramı

Slot kelime anlamı olarak, içine bir şeyin yerleştirilebileceği kanal, yarık veya kullanılabilen boşluk anlamını ifade etmektedir.³¹ Havacılık terminolojisinde ise slot, *'Düzenli bir hava trafik akışı sağlanabilmesi için bir havaalanında belirli bir tarihte bir hava aracının hareketi için kullanılabilir ya da programlanmış varış ya da gidiş saati'* olarak tanımlanmaktadır.³²

Bunun yanında, taşıyıcılar arasında uygulamaları kolaylaştırmak amacıyla bir dizi ortak kural belirleyen Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) slot kavramını *"Belirli bir tarih ve saatte koordine edilen bir havaalanına iniş yapmak veya oradan kalkış yapmak için gereken tüm havaalanı altyapısını kullanmak üzere planlanan uçuş operasyonu için bir koordinatör tarafından verilen izin"* olarak tanımlamaktadır.³³

Yapılan genel tanımlamaların yanında ülke sınırları içerisinde slot uygulamalarının idari bakımdan uygulayıcısı ve denetleyicisi olan DHMİ 'nin Slot Uygulama Prensipleri Talimatı'nda (SHT-SLOT) slota ilişkin tanımlamalar yapılmaktadır. Bu talimatnamenin Tanımlar ve Kısaltmalar başlıklı 4. maddesinin (k) bendinde: *'Koordine edilen bir havaalanında belirli bir gün ve saatte iniş veya kalkış amacıyla*

²⁹ Peter Belobaba, Amedeo Odoni, Cynthia Barnhart, (ed.). *The Global Airline Industry*, (UK: John Wiley & Sons, 2015), 45.

³⁰ De Leon, 4.

³¹ David Crocker, *Dictionary of Aviation* (London: A&C Black Publishers Ltd., 2007), 211.

³² Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ), *Havacılık Terimleri Sözlüğü*, 119.

³³ WASG, 10.

havaalanı alt yapısının tamamını kullanmak üzere koordinatörlük tarafından, bu talimata uygun olarak verilen izni...' ifade ettiği belirtilmektedir.³⁴

Sonuç olarak benzer tanımlamalardan da anlaşılacağı üzere slotun, ticari uçuş faaliyetlerinin aksamadan gerçekleştirilebilmesi için havaalanının yaklaşma ve seyrüsefer imkanlarının, yer hizmetlerinin ve hava trafik kontrolünün önemli bir parçası olan iniş ve kalkış trafiğinin zamansal olarak planlanmasını ve yetkili bir koordinatörlük tarafından iniş ve kalkış için gerekli zaman aralıklarının tahsisini sağlayan izin niteliğinde bir uygulama olduğu söylenebilecektir.

1.2.2. Slot Tahsisi

Kavramsal olarak slot tahsisi, havayolu işletmesinin sefer icra etmek amacıyla iniş veya kalkış yapmak için ihtiyaç duyduğu zaman dilimi olan slotun belirli kurallar ve sıralama çerçevesinde yetkili idari makam tarafından tahsis edilmesine denmektedir. Slot tahsisi, havaalanı koordinasyon faaliyetlerinin içinde yer almakta olup, koordinasyon faaliyetinin 3. seviye havaalanlarındaki özel bir usulü niteliğindedir. Kısaca bir havaalanı slotunun tahsisi, bir koordinatör tarafından belirli bir tarih ve zamanda, koordine edilen (3. seviye) bir havaalanına varmak veya havaalanından kalkış yapmak için gerekli tüm havaalanı altyapısını kullanabilmek amacıyla verilen bir operasyon iznidir.³⁵

Bu kapsamda, slot tanımlarından hareketle slot tahsisinin genel unsurlarından söz edebilmek için; tahsisin havaalanında bir havayolu işletmesi lehine yapılması, havayolu işletmesi havaalanının altyapısını kullanabilme hakkını elde etmesi, havayolu işletmesinin amacının sefer icrası olması, havayolu işletmesine iniş- kalkış yapabilmesi ve gerekli ihtiyaçlarını temin etmesi için yeterli bir süre tanınması ve tahsis işleminin usulü önceden belirlenmiş bir koordinasyon süreci neticesinde yetkili makam tarafından kullanma/yararlanma hakkı olarak verilmesi gerekmektedir.³⁶

³⁴ Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü. *Slot Uygulama Talimatı (SHT-SLOT)*, (Yürürlük tarihi: 17.06.2010)

³⁵ WASG, 10.

³⁶ Ali Cengiz, "Avrupa Birliği ve Türkiye'de Slot (Sıra/Zaman) Tahsisi Uygulaması ve Hukuki Değerlendirme", *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* Cilt: 12, Özel S., 2010, s.1105-1157 (Basım yılı: 2012), 1110.

1.2.3. Devlet Hava Aracı – Sivil Hava Aracı Ayrımı

Hava aracı, “Sabit yüzeyler üzerinde bir takım aerodinamik reaksiyonlarla havada tutunabilen, havadan ağır, motor gücüyle işleyen araç.” olarak tanımlanmaktadır.³⁷

Hava araçları, teknolojinin getirdiği yeniliklerle birlikte birçok farklı sınıflandırmaya tabi tutulabilmektedir. Temelde ise hava araçları hukuki alanda sonuç doğurmaları bakımından sivil hava aracı ve devlet hava aracı olarak ikiye ayrılmaktadır.³⁸

Tarihsel olarak hava araçlarının hukuki statüsü belirlenmesi hususunda ilk olarak mülkiyet temelli yaklaşım benimsenmiştir. Bu yaklaşıma göre, hava aracının malikinin devlet olduğu veya devlet tarafından kullanıldığı durumlarda devlet hava aracı olarak kabul edilmekteydi. Böylelikle devletlerin; askeri, gümrük ve zabıta hizmetlerinde kullandığı ya da sahipliğinin bulunduğu araçların yanında devlet tarafından ticari taşıma ya da yolcu taşıma amaçlarıyla kullanılan ya da sahipliğinin bulunduğu araçların da devlet hava aracı olduğu sonucu ortaya çıkmaktaydı. Mülkiyet temelli yaklaşım uygulama açısından önemli problemler oluşturması sebebiyle, hava araçlarının hukuki sınıflandırılmasında ölçüt olarak fonksiyonel yaklaşım benimsenmeye başlanmıştır. Bu yaklaşım, hava aracının devlet kontrolünde ve kamu gücü altında hizmet sağladığı ve hususi olarak devletin yetkisi ve yükümlülüğü altında bulunan yangın ve afet müdahalesi, gümrük kontrolü, askeri ve zabıta hizmetleri, araştırma çalışmaları gibi durumlarda (mülkiyete bakılmaksızın) ilgili hava aracının devlet hava aracı olduğunu, özel ya da ticari amaçlarla kullanıldığı durumlarda ise sivil hava aracı olarak kabul etmektedir.³⁹

Chicago Sözleşmesi'nin 3/b maddesinde ise kısmi fonksiyonel bir yaklaşımla "*Askeri, Gümrük ve Zabıta hizmetlerinde kullanılan hava nakil vasıtaları, devlet hava nakil vasıtası sayılır.*" İbaresıyla devlet hava araçları ile sivil hava araçları arasında yoruma açık bir ayırım yapmaktadır. Ayrıca sözleşmenin 3/a maddesinde de "*Bu konvansiyon yalnız sivil hava nakil vasıtalarına kabili tatbik olup Devlet hava nakil vasıtalarına*

³⁷ DHMİ, *Havacılık Terimleri Sözlüğü*, 50.

³⁸ Mehmet Cemil Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, 1. Cilt, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1948), 199-200.

³⁹ Jan Wouters ve Sten Verhoven, "State Aircraft", (*Max Planck Encyclopedia Of Public International Law*, 2011), 1-4. (*Aktaran:*) Berat Lale Akkutay, "The Distinction Between Civil And State Aircraft Under International Law", *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, 31: 315-348, 317.

tatbik olunmaz.” denilerek devlet hava araçları Chicago Sözleşmesi kapsamı dışında bırakılmaktadır.

Chicago Sözleşmesi'nin 3/b maddesinin yorumlanmasında farklı yaklaşımlar olsa da, sahil güvenlik hizmetleri, arama ve kurtarma faaliyetleri, acil yardım destekleri, insani yardım uçuşları, bilimsel uçuşlar, devlet başkanı ve resmi personel taşıyan özel uçaklar, üslere ve istasyonlara ikmal sağlayan uçuşlar, savaş zamanlarında esir yada tutuklu taşıyan uçuşlar doktrinindeki genel kabule göre ve ilgili maddede tahdidi bir sayılma olmadığından hareketle, kamu hizmeti ya da doğrudan devletlerin egemenliğinden kaynaklı kullanımına mahsus hava araçlarının devlet hava aracı sayılacağı kabul edilmiştir.⁴⁰

Bu kabulde, Chicago Sözleşmesi'nin 3/a-b maddeleri ve doktrinindeki hâkim görüşe göre devlet hava aracı olarak tanımlananlar dışındaki diğer hava araçlarının, sivil hava aracı olarak tanımlanabileceği söylenebilecektir.

Bir hava aracının devlet hava aracı ya da sivil hava aracı olması slot uygulamaları açısından da önem arz etmektedir. Bunun nedeni, slot ve koordinasyon uygulamalarının yalnızca sivil hava araçlarının ticari amaçla gerçekleşecek; planlı ve düzenli seferlerde, özel (*Ad Hoc Flights*) seferlerde ve özel ulusal düzenlemelerle slot gerekliliği öngörülen diğer seferlerde uygulanmasının öngörülmesidir.⁴¹ Dolayısıyla Slot uygulamaları ve tarife düzenleme faaliyetleri yalnızca bazı sivil hava araçları için gerekli olmaktadır. Devlet hava araçlarının planlı ya da plansız gerçekleştirdiği insani yardım, askeri ve zabıta hizmetleri, vb. gibi havaalanlarının kullanılması gereken durumlarda ise slot uygulamalarına ilişkin herhangi bir yükümlülükleri bulunmamakta ve devletlerarası özel prosedürlere tabi olmaktadır.⁴²

⁴⁰ Paul Stephen Dempsey, *Public International Air Law*. Second Edition, (Montreal: McGill University, 2017). 63.; De Leon, 14-15.

“Sivil Hava Aracı- Devlet Hava Aracı” ilgili tartışmaların örnekleri için 40.- 44. dipnotlarına bkz: De Leon, 14-15.

⁴¹ Detaylı bilgi için bkz: WASG, 34.

⁴² WASG, 33.; Ayrıca bkz: De Leon, 15.

1.2.4. Havaalanı ve Slot Uygulamaları Açısından Havaalanı Seviyeleri

Havaalanı, “Bütünü ya da bir bölümü içinde hava araçların; iniş, kalkış ve yer hareketlerini gerçekleştirebilmeleri için karada veya suda oluşturulmuş, (bina, tesis ve teçhizatla donatılmış) tanımlanmış saha.” olarak tanımlanmaktadır.⁴³

Havaalanları, koordinasyonun uygulamalarının şekli ve kapsamı bakımından önem arz etmektedir. Bunun sebebinin havaalanı koordinasyon sınıflandırmasının temel olarak yoğunluk seviyelerine göre belirlenmesi olduğu ifade edilebilir.

Uygulamada yoğunluk seviyeleri belirlenirken gerçekleştirilen talep ve kapasite analizleri ve havaalanı altyapısının durumu yoğunluk seviyesi hakkında ilgili havaalanının durumunu ortaya koymaktadır. Alt yapısının her zaman için talepleri karşılamak için yeterli olduğu havaalanları koordine edilmeyen (1. seviye) havaalanı olarak belirlenmektedir. Haftanın bazı günlerinde veya mevsiminin bazı dönemlerinde tıkanıklık potansiyelinin olduğu ve tarife düzenleme ve karşılıklı diyalog ile çözülebilecek bir yoğunluk probleminin varlığı tespit edildiğinde, bu tip havaalanlarının koordinasyon seviyesi 'tarifesi düzenlenen' (2.seviye) havaalanı olarak belirlenmektedir. Bununla birlikte havaalanına ilişkin taleplerin havaalanının kapasitesini önemli ölçüde aştığı, talepleri karşılayacak altyapısının oluşturulmadığı durumlarda ve genel olarak tüm dönemleri kapsayacak şekilde yoğun bir talebin varlığında, bu tip havaalanlarının koordinasyon seviyesi 'koordine edilen' (3.seviye) havaalanı olarak belirlenmektedir.⁴⁴

Havaalanları, kapsamlı bir talep ve kapasite analizinin ardından, havaalanı yönetim organı⁴⁵ hangi seviyede koordinasyon gerçekleştirilmesi gerektiğini belirlemektedir. Talep ve kapasite analizleri, her IATA sezonu⁴⁶ için resmi bir kapasite beyanına dayanak olacağı için, söz konusu havaalanı hangi koordinasyon seviyesine uygun

⁴³ DHMİ, *Havacılık Terimleri Sözlüğü*, 58.

⁴⁴ WASG, 10.

⁴⁵ Havaalanı idaresi kavramı bu çalışmada, havaalanı yönetim organı, havaalanı idaresi, mülki idare amirliği, havaalanı yönetimi vb. tüm ifadeleri kapsayıcı nitelikte kullanılacaktır.

⁴⁶ IATA Sezonu ve Eşdeğer Sezon: IATA sezonu, her bir yıl için mart ayının son pazar günü başlayan yaz sezonunu veya ekim ayının son pazar günü başlayan kış sezonunu ifade etmektedir. Eşdeğer sezon terimi ise birbirini izleyen iki mevsimi (yaz ve kış mevsimi) değil, ardışık yaz mevsimlerini (iki yaz) ya da ardışık kış mevsimlerini (iki kış) ifade etmektedir. Detaylı bilgilendirmeler ileride verilecektir. Tanım için bkz: WASG, 63.

olduğunu belirleme süreci boyunca şeffaf ve genel geçer kriterler çerçevesinde gerçekleştirilmelidir.⁴⁷

1.2.4.1. Koordine Edilmeyen Havaalanı (1. Seviye)

Koordine edilmeyen (1.seviye) havaalanları, havaalanı kullanıcılarının iniş taleplerini karşılamak için havaalanı altyapısının ve kapasitesinin her zaman yeterli olduğu havaalanlarıdır. Bu sebeple 1.seviye havaalanlarında koordinasyon ya da tarife düzenlenmesine ihtiyaç duyulmamaktadır. Dolayısıyla havaalanlarında koordinatör ve tarife düzenleyici istihdam edilmemektedir. Ayrıca Koordine edilmeyen havaalanlarındaki operasyonlar koordinasyon sürecine tabi olmadıklarından dolayı Slot Konferansı'nda da ele alınmamaktadır.⁴⁸

1.2.4.1.1 Koordine Edilmeyen Havaalanlarında Veri Toplama ve Handling Acenteleri

1. seviye havaalanlarında her ne kadar koordinasyon olmasa da havaalanı idaresi, talep analizi amacıyla havayolu işletmelerinden planlanan operasyonlara ilişkin bilgi talep edebilmektedir. Bazı durumlarda ise idare tarafından bu görevin ifası için bir veri toplama acentesi görevlendirilebilmektedir.⁴⁹ Koordine edilmeyen havaalanlarında faaliyet gösteren ya da sefer planlayan havayolları işletmeleri, planlanan operasyonlarını ilgili havaalanında görevlendirilmiş Handling Acentesine⁵⁰ veya havaalanı idaresine ya da idare tarafından atanmışsa bir veri toplama acentesine bildirmekle yükümlüdür. Ayrıca, kalkış ve iniş operasyonlarını sekteye uğratabilecek durumları ve kısıtlamaları önlemek için Handling acenteleri ve havaalanındaki diğer paydaşlar birlikte çalışmaktan sorumludur. Planlanan operasyonları idare etmek için havaalanı idaresi ile operasyonel düzenlemeler yapmak *handling acentesinin* sorumluluğundadır. Bu sebeple Handling acenteleri, hatalı planlama ya da havaalanı altyapısında yetersizlik oluşturacak durumların oluşmasına mâni olmak hususunda önemli bir sorumluluğa sahip olmaktadır. Bununla birlikte koordine edilmeyen

⁴⁷ WASG, 8-9.

⁴⁸ WASG, 16.

⁴⁹ WSAG, 16.

⁵⁰ Handling Acentesi (Handling Agent): 'Bir havalimanındaki havayolunu, yolcu veya kargo hizmetleri veya uçuş harekât hizmetleri alanlarında temsil eden kişi veya kuruluş.' Kavram için bkz: WASG, 62. Uçuş Harekât Hizmetleri (Flight dispatch ve aircraft dispatcher): ' Bir uçağı kargo, yakıt gibi gerekli kontrollerden geçirek güvenli ve hızlı bir şekilde uçuşa hazırlama ve devamında uçuşu takip ve kontrol işlemine denir.' Detaylı bilgi için bkz: <http://web.shgm.gov.tr/tr/havacilik-personeli/2133-ucus-harekat-uzmani-dispecer>, (E.T: 23.09.2019).

havaalanlarının idareleri, havaalanına yönelik talepler artışlarını ve havaalanı altyapısının operasyonel uygunluğunu takip etmeli ve talebi karşılamak için gerektiğinde ek kapasite geliştirmelidir.⁵¹

1.2.4.2. Tarifesi Düzenlenen Havaalanı (2. Seviye)

Tarifeleri düzenlenen havaalanları (2. seviye), havayolu işletmeleri ile tarife düzenleyicisi arasında karşılıklı olarak belirlenen program ayarlamaları ile çözülebilen; günün, haftanın veya mevsimin bazı dönemlerinde tıkanıklık potansiyeli bulunan havaalanlarıdır.⁵²

1.2.4.2.1. Tarifesi Düzenlenen Havaalanlarında Tarife Düzenleyici ve Faaliyetleri

Koordinasyon uygulamaları hususunda yetkili makam⁵³; havaalanı idaresi, havaalanını kullanan havayolu işletmeleri ve ilgili diğer kuruluşlar ile yapılan görüşmeleri takiben bir tarife düzenleyicisinin atanmasını sağlamalıdır. Tarife düzenleyicinin deneyimi atama için ön koşuldur. Ayrıca yetkili makam tarafından atanan tarife düzenleyicisi, tarife düzenleme sürecinin tamamında bağımsız, tarafsız, şeffaf ve adil bir şekilde hareket etme yükümlülüğündedir.⁵⁴

Tarifesi düzenlenen havaalanlarını kullanan ya da sefer planlayan tüm havayolları işletmeleri, planlanan uçuş faaliyetlerinin ayrıntılarını söz konusu havaalanının idaresinden önce tarife düzenleyicisine sunmalıdır. Operasyonel planlamaları inceleyen tarife düzenleyicisi bazı zamanlarda tarifesi düzenlenen havaalanı uygunluk parametrelerinin aşılmasını önlemek amacıyla havayolu şirketlerine alternatif bir zamanda planlama yapılması teklif edilebilmektedir. Şayet havayolu şirketleri ve düzenleyici arasında alternatif zamanlar hususunda bir problem yaşanması durumunda havaalanı işletmesi ya da idaresi, tarifesi düzenlenen havalimanı (2. seviye) seviyesini,

⁵¹ WASG, 16.

⁵² WASG, 18.

⁵³ Türkiye'de Slot uygulamalarından ve tarife düzenlemeden sorumlu olan makam DHMİ'dir. DHMİ tarafından yayınlanan slot talimatı SHT-SLOT ile slot uygulama prensipleri ve uygulama hususundaki yetkiler belirlenmiştir. Talimatın 7/ (1) maddesinde: "*Tarife düzenleyiciler ve Koordinatörler Genel Müdür tarafından atanır.*" denilerek slot uygulayıcısı ve koordinatörün DHMİ Genel Müdürü tarafından atanacağı talimatta belirlenmiş olmaktadır.

⁵⁴ WASG, 18.

koordine edilen (3.seviye) havaalanı seviyesine çıkarmayı düşünmesi ve süreci başlatması gerekebilmektedir.⁵⁵

Bununla birlikte havaalanı idaresi⁵⁶, havayolu şirketleri ile iş birliğini tesis etmek için tarife düzenleyicisine destek sağlamalı ve yürütülecek havayolu operasyonlarını için kararlaştırılan hizmet seviyesi dahilinde gerekli havaalanı altyapısını hazırlamalıdır. Ayrıca havaalanı idaresi süreç içerisinde tarife düzenleyicisini ve ilgili tüm paydaşları havaalanı ile ilgili olarak meydana gelebilecek herhangi bir kapasite sınırlaması hakkında bilgilendirme yükümlülüğündedir. Havaalanı kapasitesini etkileyebilecek sınırlamalardan birine veya birkaçına ulaşıldığında ya da kapasitenin yakın gelecekte aşılacağı anlaşıldığında, uçuş faaliyetlerinin aksamadan devam etmesi amacıyla havaalanı idaresi tarafından paydaşlara kapasitesinin aşıldığına dair bir uyarı vermelidir. Tarife düzenlemesine ilişkin bir değişiklikte ise (kapasite değişikliği veya koordinasyon) tüm paydaşlarla yapılan istişareler neticesinde elde edilen veriler havaalanı idaresi tarafından tarife düzenleyicisine bildirilmelidir. Bu bildirimden ardından tarife düzenleyicisi havayolu işletmelerini mevcut koordinasyona dair veriler çerçevesinde bilgilendirmektedir. Bilgilendirme, *ilk başvurunun teslim tarihinden*⁵⁷ 7 gün önce yapılmış olmalıdır.⁵⁸

Tarifesi düzenlenen havaalanlarında havaalanı idaresinin bazı sorumlulukları olduğu gibi tarife düzenleyicisinin de sorumlulukları mevcuttur. Bir havayolu işletmesi tarafından sunulan planların uygulanabilirliğini sağlamak, havaalanının koordinasyon kapasitesinin aşılmamasını engellemek, ilgili paydaşlara koordinasyon parametrelerini⁵⁹ paylaşmak ve beyan edilen kapasitenin kullanılmasını sağlamak,

⁵⁵ WASG, 18-19.

⁵⁶ Havaalanı idaresi kavramı bu çalışmada, havaalanı yönetim organı, havaalanı idaresi, mülki idare amirliği, havaalanı yönetimi vb. tüm ifadeleri kapsayıcı nitelikte kullanılacaktır.

⁵⁷ İlk Başvurunun Teslim Tarihi (Initial Submission Deadline): Her mevsim koordinasyon sürecini düzenleyen olayları ve sektör için son tarihleri belirleyen *IATA Koordinasyon Faaliyetleri Takvimi'nde* (*Calendar of coordination Activities*) belirtilen tarihler çerçevesinde, havayolu şirketleri planlanan operasyonlarını 3. seviye ve 2. seviye havaalanlarındaki slot koordinatörlerine ve tarife düzenleyicilerine sunmaları gerekir. İlk Koordinasyon (Initial Coordination) olarak adlandırılan bu süreç, *İlk Başvurunun Teslim Tarihi* ve *İlk Slot Tahsis Listesi Mesajı* (*İlk Koordinasyon sonuçları doğrultusunda havayolları şirketlerini bilgilendirmek için gönderilen mesaj*) arasında meydana gelen 3.seviye havaalanlarında koordinatörün slot tahsisi yaptığı, 2. seviye havaalanlarında slot düzenleyicisinin program ayarlama önerisinde bulunduğu bir süreçtir. Detaylar için bkz: WASG, 62.

⁵⁸ WASG, 18.

⁵⁹ Koordinasyon Parametreleri (Coordination Parameters): Havaalanlarında pist, apron, terminal, hava sahası ve yetkili bir kurum ya da havaalanı idaresi tarafından beyan edilen çevresel kısıtlamalar gibi işlevsel sınırlamaları göz önünde bulundurarak ilgili havaalanında koordinasyon ve kolaylaştırma faaliyetleri için mevcut maksimum kapasitenin belirlenmesini ifade etmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz: WASG, 62.

planlanan operasyonların koordinasyon verilerinin geçip geçmeyeceğini ve bu parametrelerin aşılmasını önlemek için karşılıklı olarak kabul edilen program ayarlamalarının yapılmasını kolaylaştırmak amacıyla havayolu şirketlerine önerilerde bulunmak ve IATA tarafından düzenlenen *Slot Konferansına* katılmak başlıca sorumluluklarıdır.⁶⁰

1.2.4.3. Koordine Edilen Havaalanları (3. Seviye)

Koordine edilen havaalanları, havaalanı altyapısına ve imkanlarına olan talebin ilgili dönemde havaalanı kapasitesini önemli ölçüde aştığı, talebi karşılamak için havaalanı altyapısının genişletilmesinin kısa vadede mümkün olmadığı, gönüllü program ayarlamaları yoluyla yoğunluğu giderme girişimlerinin başarısız olduğu ve sonuç olarak havaalanı imkanlarından (iniş-kalkış) yararlanmak için havayolu şirketlerinin koordinatör tarafından slot tahsisine zorunlu tutulduğu havaalanlarıdır.⁶¹

1.2.4.3.1. Koordine Edilen Havaalanlarında Slot Koordinatörlüğü ve Koordinasyon Merkezi Uygulamaları

Slot uygulamaları hususunda yetkili makam⁶², havaalanı idaresi, havaalanını kullanan havayolu işletmeleri veya temsilcileri, IATA ile gerçekleştirilen görüşmeler neticesinde bir slot koordinatörü atamaktadır. Önceki döneme ilişkin planlama, tahsis süreçleri ve slot verileri ile atanacak koordinatör kişinin veya kurumun slot koordinasyonuna ilişkin tecrübesi atanma süreci için ön koşul olacaktır. Seçilecek koordinatörler WSG çerçevesinde belirtilen slot kurallarına uygun şekilde koordinasyon hizmeti sağlamak için uzmanlığa, kaynaklara ve yeterli zamana sahip olmak zorundadır. Ayrıca koordinatörlerin koordinasyon sürecini talimatlar, standartlar ve kurallar çerçevesinde yürütebilmek için gerekli teknolojik altyapıya sahip olması gerekmektedir. Slot tahsis sürecini yöneten koordinatörler, tahsis bekleyen ve talep eden taraflardan fonksiyonel ve mali açıdan bağımsız olmalıdır. Tahsis sürecini şeffaf, adilane ve ayrımcı bir tutum benimsemeyen yürütmeleri gerekmektedir.⁶³

⁶⁰ WASG, 19.

⁶¹ WASG, 20.

⁶² Türkiye Cumhuriyeti sınırlarında yetkili makam DHMİ'dir. Bu husus 3. Bölümde yer alan "Türkiye'de Slot Uygulamaları" başlığı altında detaylıca ele alınacaktır.

⁶³ WASG, 20.

Havayolu işletmeleri 3. seviye bir havaalanında faaliyet göstermek istediklerinde faaliyete başlamadan önce koordinatör tarafından tahsis edilen bir slotta, slot sürecine aktif olarak katılabilmek için de gerekli sistemlere ve slot koordinasyonu hususunda yeterli uzmanlığa sahip olmaları gerekmektedir. Ayrıca koordinasyon faaliyetlerinin aksamaması amacıyla koordinasyon faaliyetleri takviminde ⁶⁴ belirtilen tarihler aralığında talebe ve ilgili havayolu şirketine ilişkin verilerin IATA'ya ulaştırılması gerekmektedir. Bazı önemli havaalanları yoğun hava trafiği sebebiyle slotlarının tükenmesi ya da az kalması mümkün olabilmektedir. Bu sebeple 3. seviye havaalanlarının trafik yoğunluğunun arttığı zamanlarda havayolu şirketleri faaliyet göstermek istedikleri havaalanında slot bulamayacağından talepleri gerçekleştirilemeyecektir. Bu durumda faaliyet gösteren ya da bu havaalanlarında faaliyet planlayan havayolları, slot bulabilecekleri alternatif havaalanlarını belirlemeli ve bu havaalanlarına yönelmelidirler.⁶⁵

Havaalanı idaresi, koordinasyon kurulu⁶⁶ ve diğer paydaşlarla koordinasyon parametreleri üzerinde anlaşması gerekmektedir. Havaalanı idaresi, koordinasyon kuruluna danıştıktan sonra ilk başvurunun teslim tarihinden itibaren en geç 7 gün önce ilgili havaalanında gerçekleştirilecek koordinasyonun parametrelerine karar vermiş ve havaalanında bu parametreleri sağlamış olmalıdır. Koordinasyon parametreleri IATA tarafından belirlenen yaz ve kış tarife dönemlerine uygun olarak (yılda iki defa) güncellenmeli ve slot koordinatörü belirlenen parametreler hakkında havayollarına periyodik olarak bilgi vermekle yükümlüdür.⁶⁷

⁶⁴Koordinasyon Faaliyetleri Takvimi: (Calendar of Coordination Activities) Her mevsim için koordinasyon sürecini düzenleyen olayları ve koordinasyona ilişkin işlemlerin son tarihlerinin belirtildiği takvimdir. Ayrıntılı bilgi için bkz: WASG, 62.

⁶⁵ WASG, 20-21.

⁶⁶ Koordinasyon Komitesi (Coordination Comitee): Seviye 3 havaalanlarında kapasite, slot tahsisi ve havalimanındaki slot kullanımının izlenmesi ile ilgili konularda koordinatöre tavsiyelerde bulunmak üzere kurulmuş bir komitedir. WASG'de Koordinasyon Komitesine yapılan atıflar, Koordinasyon Komitesinin ilgili konuları ele almak için oluşturmuş olabileceği herhangi bir alt grup için de geçerlidir. Ayrıntılı bilgi için bkz: WASG, 62.

⁶⁷ WASG, 21.

Slot tahsisinin temel kriterler⁶⁸ bakımından gerçekleştirilemediği durumlarda, slot tahsisine ilişkin ek kriterlerin⁶⁹ uygulanabilmesi amacıyla havaalanı idaresi hizmet ve pazar seçenekleri, rekabet dinamikleri ve seyahat edenlerin gereksinimleri hakkında slot koordinatörlüğüne bilgi vermeli ve slot izleme⁷⁰ sürecindeki yükümlülüklerini uygun şekilde ifa etmelidir.⁷¹

Slot Koordinatörü koordine ettiği havaalanı slotların, havayolu şirketlerine ve diğer uçaklara koordinasyon parametrelerine dayanarak, WASG'nin öncelik kriterlerine, hukuki düzenlemelere, yönetmeliklere uygun olarak; şeffaf, adilane ve tarafsız olarak tahsis etmekle yükümlüdür.⁷²

Slot koordinatörü; IATA tarafından düzenlenen tüm Slot Konferanslarına katılmak, WASG çerçevesinde belirlenen şartlarda slot izlemesi yapmak, *Kullan ya da kaybet*⁷³ prensibini uygulamak amacıyla *tarihsel slotların (Historik slot) başlangıç tarihinden*⁷⁴ itibaren iptalleri takip etmek, havaalanı kapasitesini geliştirme ya da slot tahsisine esneklik kazandırmak ve havaalanlarında birinci veya ikinci seviye değişikliği hususlarında tavsiye vermek ile yükümlüdür.⁷⁵

Ayrıca koordinatör slot tahsis değerlendirme sürecine ilişkin koordinasyon parametreleri, kriterler, hukuki kurallar ve düzenlemeler hususunda her slot konferansı

⁶⁸ İlk Slot Tahsisi İçin Temel Kriterler (Primary Criteria For Initial Slot Allocation): Slot tahsis sürecinde ilk başvurulara dayanan tahsis talepleri için koordinatörlerin koordinasyon parametreleri ve slot konferansındaki başvurularını izleyen süreçte öncelikli olarak uygulaması gereken kriterlerdir. Detaylı bilgi için bkz: WASG, 34.

⁶⁹ İlk Slot Tahsisi için Ek Kriterler (Additional Criteria For Initial Slot Allocation): Slotlar için temel kriterlere göre bir tahsis yapılmadığında, tahsisin yapılabilmesi için ek kriterler devreye girmektedir. Detaylı bilgi için bkz: WASG, 35.

⁷⁰ Slot İzleme (Slot Monitoring): Havaalanı altyapısının verimli kullanılabilmesi için, koordine edilen (3. seviye) havaalanlarında slot koordinatörleri tarafından uçuş operasyonlarını slotlar ile eşleştirmek amacıyla sürekli olarak gerçekleştirilen faaliyetlerdir. Havaalanı idaresi, koordinasyon için talep edilen tüm bilgileri slot izleme sürecinde koordinatöre iletmeli, havaalanı performansını ve slotların potansiyel olarak kötüye kullanılması durumunu takip etmelidir.

⁷¹ WASG, 21.

⁷² WASG, 21.

⁷³ Kullan ya da kaybet Prensibi (Use it or Lose it): Bir slot dizisinin tarihsel açıdan kullanım önceliğinin sezonlar boyunca devam edebilmesi için her eşdeğer sezonda slot serisinin %80' inin aktif olarak kullanılabilmesi prensibini ifade etmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz: WASG, 64. Mücbir ve makul sebepler hariç %80 kullanımın altına düşülmesi halinde ilgili slotlar slot havuzuna alınıp yeniden tahsis edilecektir. (Türkiye'deki uygulamaya örnek olarak SHT-Slot Talimatı 17/1.madde gösterilebilir.) Detaylı bilgi ilerleyen bölümlerde verilecektir.

⁷⁴ Tarihsel Öncelikli Slot (Historic Slot): Bir programlama sezonunda bir havayoluna tahsis edilen ve işletilen, belirli çalışma kriterlerine tabi olarak bir sonraki sezonda tekrar talep edilebilen bir slotu ifade eder. Tarihsel slotların başlangıç tarihi (Historics Baseline Date): Tarihi önceliği belirlemek için ve ayrıca %80 kullanım hesaplaması için kullanılan referans tarih, 31 Ocak (yaz tarifi için) 23:59 UTC ve 31 Ağustos (kış tarifi için) 23:59 UTC'dir. Detaylı bilgi ilerleyen bölümlerde verilecektir.

⁷⁵ WASG, 22.

döneminde ilk başvurunun teslim tarihinden 7 gün önceye dek tüm paydaşları bilgilendirmesi gerekmektedir.⁷⁶

Koordinatör tarafından ilk koordinasyon sonuçları neticesinde *İlk Slot Tahsis Listesi Mesajı (SAL)*⁷⁷ gönderiminin yapılması esnasında tahsis edilen slotların listesi, tahsis edilmeyen slotlar ve slotların tahsis edilmemesinin nedenleri hava yollarına ve havaalanı idaresine erişilebilir hale getirilmelidir.⁷⁸

Koordinasyon kurulu, kapasite, slot tahsisi ve havaalanındaki slot izleme ile ilgili hususlarda koordinatörlere tavsiyelerde bulunmak amacıyla koordine edilen havaalanlarında (3. seviye) kurulmaktadır.⁷⁹

Havaalanının kapasitesini ayarlamaya ve mevcut havaalanı kapasitesinin efektif kullanılmasına yönelik önerilerde bulunmak, koordinasyon parametrelerini istişare etmek, slot tahsisi veya slot izleme ile ilgili hava yolu şirketleri ile koordinatör arasında çözümlenemeyen şikayetler durumunda arabuluculuk yapmak, havaalanına *yeni katılan*⁸⁰ hava yolu şirketlerinin problemlerini incelemek, alt çalışma grupları oluşturmak, slot izlemeye, parametrelere ve hukuki düzenlemelere ilişkin koordinatöre tavsiyede bulunmak, slot tahsis süreciyle ilgili meselelerde paydaşlar arasında iletişim imkanları sağlamak koordinasyon kurulunun temel görevlerindedir.⁸¹

Koordinasyon kurulu üyeliği, düzenli olarak havaalanını kullanan temsilci kuruluşların, havaalanı idaresinin, hava trafik kontrol makamlarının ve ilgili havacılık sektörünün temsilcilerine açıktır. Havaalanını kullanmak isteyen fakat henüz kullanamamış olan hava yolu şirketleri ise koordinasyon kurulunun toplantılarına gözlemci statüsünde katılabilirler. Bu kurulun temsilcileri, uygulamaya dair yeterli bilgi ve uzmanlığa sahip olmalıdırlar. Slot koordinatörü, koordinasyon kurulunun gerçekleştirdiği tüm toplantılara gözlemci olarak katılmak zorundadır. Koordinasyon kurulu düzenli aralıklarla belli bir süre için belirlenir. Koordinasyon kurulu

⁷⁶ WASG, 21.

⁷⁷ İlk Slot Tahsis Listesi Mesajı (Slot Initial Allocation List Message) (SAL): İlk Koordinasyon sonuçları doğrultusunda hava yolları şirketlerini bilgilendirmek için gönderilen mesajdır.

⁷⁸ WASG, 21.

⁷⁹ WASG, 22.

⁸⁰ Yeni Katılan ya da Yeni Giren (New Entrant): Herhangi bir günde havaalanında bir dizi slot kullanmak isteyen ve o havaalanında operasyonlara yeni başlamak isteyen hava yolu şirketi eğer slot talebi kabul edilirse belirtilen günde havaalanında 7'den az slota sahip olabilecektir. Başka bir deyişle, bir hava yolu yeni bir katılımcı olarak günde 3 rotasyonlu (3 varış ve 3 kalkış, 6 slot gerektiren) operasyon planlayabilir. Tanım için bkz: SHT-SLOT madde 4/p.

⁸¹ WASG, 22-23.

toplantıları, en az yılda bir kez yapılmalıdır. Aynı zamanda koordinasyon parametrelerini mevsimsel olarak gözden geçirmek gerekirse veya koordinasyon kapasitesi önemli ölçüde etkileyebilecek planlı değişiklikler öngörülüyorsa bu değişikliklerin etkisini incelemek için de toplantı gerçekleştirilmelidir.⁸² Ayrıca koordinasyon komitesi slot izleme sürecinde görevlerini eksiksiz yerine getirmekle yükümlüdür.

1.2.5. Havalimanı Altyapısı ve Havalimanı Koordinasyon Seviyesi

Değişiklikleri

1.2.5.1. Koordine Edilmeyen Havaalanından Trafiği Düzenlenen

Havaalanına Geçiş

Bir havaalanının altyapısı artık tüm iniş- kalkış taleplerini karşılayamıyorsa, sorumlu makam, havaalanı trafiğinin en az %50'sini temsil eden havayollarından veya havaalanı idaresinden gelen taleple ya da kendi inisiyatifiyle, trafiği düzenlenen bir havaalanına geçişi sağlayabilir. Böyle bir değişikliğin yapılabilmesi sorumlu makamın, ilgili havaalanı için detaylı bir talep ve kapasite analizi yapması ve havaalanında faaliyet gösteren tüm paydaşların seviye değişikliği hususunda görüşlerini dikkate alması gerekmektedir.⁸³

1.2.5.2. Trafiği Düzenlenen Havaalanından Koordine Edilen Havaalanına

Geçiş

Havaalanı altyapısına olan talebin, havaalanının kapasitesini önemli ölçüde aşma riskinin var olduğu, talebi karşılamak için havaalanı altyapısının geliştirilmesinin kısa vadede mümkün olmadığı, karşılıklı operasyon planlama süreçlerinin başarısız olduğu ve havaalanı trafiğinin en az %50'sini temsil eden havayollarından veya havaalanı idaresinden gelen taleple ya da kendi inisiyatifiyle trafiği düzenlenen havaalanından koordine edilen havaalanına geçiş sağlayabilir. Böyle bir değişikliğin yapılabilmesi için sorumlu makamın, ilgili havaalanında detaylı bir talep ve kapasite analizi yapması ve havaalanında faaliyet gösteren tüm paydaşların seviye değişikliği hususunda

⁸² WASG, 23-24.

⁸³ WASG, 27.

görüşlerini dikkate alması gerekmektedir.⁸⁴ Bu süreç, trafiği düzenlenmeyen bir havaalanından doğrudan koordine edilen havaalanına geçişte de aynı olacaktır.⁸⁵ Sorumlu makam havaalanlarında koordinasyon seviyelerinde bir değişikliğe karar verdiğinde, paydaşlara ve IATA'ya bu kararı bildirmelidir.⁸⁶ Havaalanı seviyesindeki olağan bir değişikliğin bildirim, gelecek kış sezonu için en geç 1 Nisan ve gelecek yaz sezonu için 1 Eylül tarihlerinde yapılmalıdır.⁸⁷

1.2.5.3. Tarihsel Öncelikli (Historik) Slotların İlk Defa Oluşturulması

Bir havaalanının koordinasyon seviyesi koordine edilen olarak arttırıldığında, bir önceki sezonda havaalanında faaliyet gösteren her havayolu işletmesi için tarihsel öncelikli historik slotlar dikkate alınır. Historik slotların tespiti, önceki eşdeğer mevsimde hem planlanmış hem de gerçekleşmiş operasyonların tarife düzenleyicisi tarafından tutulan kayıtlarına dayanmaktadır. Koordine edilen havaalanı olarak yeni belirlenen havaalanının slot koordinatörü, hangi havayolu işletmesinin operasyonlarının tarihi öncelik alması gerektiğini belirlemek için havayollarının planlanan programlarıyla gerçekleşen operasyonlarını veriler ışığında karşılaştıracaktır. Bu süreç, trafiği düzenlenmeyen bir havaalanından doğrudan koordine edilen havaalanına geçişte de aynı şekilde işletilecektir.⁸⁸

1.2.5.4. Koordinasyonun Kaldırılması

Yetkili makam, havaalanı operasyonlarının en az %50' sini gerçekleştiren havayollarının veya havaalanı idaresinin koordinasyon uygulamalarına gerek olmadığı yönündeki talebini karşılamak ve nihayetinde ilgili havaalanı için kapasite azaltmanın mümkün olduğu kanısına vardığı durumlarda, havaalanının seviyesini tarifesi düzenlenen havaalanı ya da koordine edilmeyen havaalanı olarak değiştirebilmektedir. Böyle bir değişikliğin gerçekleştirilebilmesi için yetkili makamın, ilgili havaalanında detaylı bir talep/kapasite analizi yapması ve havaalanında faaliyet gösteren tüm paydaşların seviye değişikliği hususunda görüşlerini dikkate alması gerekmektedir. Ayrıca bu süreçte IATA, gereksiz koordinasyon faaliyetinin önüne geçmek için

⁸⁴ WASG, 27.

⁸⁵ WASG, 28.

⁸⁶ Tüm havalimanlarının seviyelerinin güncel bir listesinin sağlanabilmesi için koordinasyon seviyeleri değişiklikleri, www.iata.org/wsg adresinde bulunan 'Havaalanı Seviye Değişikliği Formu' kullanılarak IATA ve paydaşlarına bildirilmelidir.

⁸⁷ WASG, 29.

⁸⁸ WASG, 28.

koordine edilen havaalanlarını takip etmekte ve koordinasyonun kaldırılması ya da azaltılmasının mümkün olup olmadığını incelemektedir. Şayet koordinasyon kaldırılırsa tüm havayolu işletmeleri, kapasite değişikliklerini ve havaalanındaki güncel şartları takip etmek ve koordinasyonun yeniden gerekli olması halinde koordinatörün tekrardan atanması için koordinasyon kuruluna ve IATA'ya bilgilendirme yapmak durumundadır.⁸⁹

1.2.5.5. Koordinasyon Seviyesinin Geçici Olarak Değişmesi

Özel bir durumun varlığında, havaalanında kısa bir dönemliğine yoğun bir talebin oluşması ya da kapasite/talep dengesinin negatif yönlü bozulması mümkün olabilmektedir. Bu gibi olağanüstü durumlarda sorumlu makam, havaalanının bir sezonu geçmeyecek şekilde geçici bir süreliğine koordine edilen ya da edilmeyen bir havaalanına çevirebilir. Özellikle, trafiği düzenlenen bir havaalanının koordine edilen bir havaalanına tek sezondan fazla olmamak üzere geçici olarak çevrilmesinden ötürü tarihsel öncelikli (historik) slotlara ilişkin bir uygulama yapılmayacaktır.⁹⁰

1.2.5.6. Havaalanı Kapasitesinde Azaltma

Planlanan bir kapasite azalmasının kaçınılmaz olduğu durumlarda, bir kapasite azalımı gerçekleşmeden bu hususa ilişkin olarak Koordinasyon Kurulu'nun karar sürecinde görüşünün alınması gerekmektedir. Kapasite azaltılması gerçekleşirse, slot koordinatörü kapasite değişikliğini etki etmesi beklenen IATA sezonundan önce⁹¹ koordinasyon faaliyetlerinden etkilenen tüm paydaşlara iletmekle yükümlüdür. İlk başvurunun teslim tarihinden sonraki istisnai durumlar haricinde kapasite azalmasından veya tarihsel öncelikli historik slotlara yer vermeyecek şekilde bir kapasite azaltmasından kaçınılması ve historik slotların öncelikli statüsünün korunması gerekmektedir.⁹²

⁸⁹ WASG, 28.

⁹⁰ WASG, 28.

⁹¹ Slot Koordinatörü, kapasite değişikliğini her IATA sezonundan önce tüm ilgili paydaşlara iletmelidir. Bir sezon için gerçekleştirilecek slot konferansının ilk başvurusunun teslim tarihi'nden en geç 7 gün önce bu işlem gerçekleştirilmiş olmalıdır. Ayrıntılı bilgi: WASG, 29.

⁹² WASG, 29.

1.2.6. Talep, Kapasite Analizi ve Koordinasyon Parametreleri

Havaalanı İdaresi, havaalanının işleyişinin kusursuz bir şekilde devam edebilmesi için kapsamlı bir kapasite ve talep analizinin düzenli olarak yapılmasını, havaalanını etkileyen önemli değişikliklerin meydana gelmesi durumunda da yeni bir analiz yapılmasını sağlamalıdır. Bu analizler, her sezon için ayarlanacak slot koordinasyon süreci için önem arz eder. Çünkü yapılan analizler aynı zamanda bir kapasite beyanı ortaya koymaktadır. Yapılan analizlerde yerel Hava Trafik Kontrol⁹³ yetkilileri tarafından belirlenen hava sahası sınırlamaları göz önünde bulundurularak, havaalanı altyapısı (terminal, pist ve apron), trafik yoğunluğu ve gecikme gibi talebi karşılayabilme imkânı, çevresel kısıtlamalar ve operasyon kapasitesi objektif bir şekilde dikkate alınmalıdır. Analiz neticesinde ortaya çıkan sonuçlar, ilgili tüm paydaşlarla slot işleyişine dair yapılan sezon toplantılarından önce paylaşılmalıdır. Bu analizlerin temel amacı, havaalanının talebi karşılama imkanlarını ortaya koyarak havaalanının koordinasyon seviyesini arttırma ya da azaltma ihtiyacını ortadan kaldırmaktır. Anlaşılacağı üzere, havaalanı kapasitesi ve operasyon taleplerine uygun bir koordinasyon seviyesi belirlenerek bu seviyenin olağanüstü bir değişiklik olmadığı müddetçe korunmasını sağlamaktır.⁹⁴

Analizlerin ardından kapasite beyan süreci gerçekleştirilmelidir. Havaalanı idaresi koordinasyon parametrelerinin açıklandığı kapasite analizinin sonuçları hakkında Koordinasyon Kurulu'na ve diğer ilgili paydaşlara her IATA sezonundan önce danışmalı ve raporlamaları sunmalıdır. Koordinasyon parametreleri ifadesi, pist, apron, terminal, hava sahası ve çevresel kısıtlamalar gibi havaalanındaki fonksiyonel kısıtlamaları göz önünde bulundurarak slot tahsisi için mevcut olan maksimum kapasiteyi temsil etmektedir. Maksimum kapasite ise belirli bir süre içinde yapılabilecek en fazla slot koordinasyonu ve slot düzenleme işlemi ifade etmektedir. Koordinasyon parametrelerine ilişkin herhangi bir değişiklik yapılmadan önce Koordinasyon Kurulu ve diğer ilgili paydaşlar tarafından kontrol edilmelidir. Koordinasyon parametreleri beyan edildikten sonra ilk başvurunun teslim tarihinden en geç 7 gün önce slot koordinatörüne veya slot düzenleyicisine bu parametreler sağlanmalıdır.⁹⁵

⁹³ Hava Trafik Kontrol (Air Traffic Control/ATC).

⁹⁴ WASG, 26.

⁹⁵ WASG, 26-27.

Koordinasyon parametreleri, koordinasyon kurulu veya eşdeğer bir temsilci organının toplantılarında, ilgili paydaşlar tarafından yılda iki kez gözden geçirilir. Bu gözden geçirme, koordinasyon parametrelerinin her IATA sezonundan önce ve ilk başvuru teslim tarihinden en geç 7 gün öncesine kadar bildirilmesine müsaade edecek şekilde yapılmalıdır. İlk başvuru teslim tarihinden sonra yapılacak geç bildirimlerden veya koordinasyon parametrelerindeki değişikliklerden kaçınılmalıdır.⁹⁶

1.2.7. Tarihsel Öncelikli Slot (Historik Slot)

Historik slot, koordine edilen (3.seviye) havaalanlarında, havayolu işletmeleri tarafından ilgili slotlara ilişkin en az %80 kullanım şartının sağlanması durumunda bir sonraki eşdeğer sezonda tekrar öncelikli olarak talep edilebilen ve yeni sezonda koordinatör tarafından öncelikli olarak incelenen ve tahsis edilen slotları ifade etmektedir.⁹⁷ Bu kapsamda talepler esnasında tarihsel önceliği bulunan historik slotlar, tahsis edilirken belirli şartların sağlanması gerekmektedir. Bu şartların kontrolü gerçekleştirilirken historik slotların başlangıç tarihlerinin bilinmesi, tahsis önceliğini belirleyebilmek, “kullan ya da kaybet” prensibinin uygulayabilmek ve %80 kullanım oranını hesaplayabilmek için önem arz etmektedir.⁹⁸

Bir slot dizisi, aynı uçuş sezonunda düzenli olarak dağıtılan, haftanın aynı gününe veya talep edilen güne en yakın zamana tahsis edilen en az 5 slottan oluşmaktadır. Bir havayolu işletmesi, tahsis edilen süre içinde slotların en az %80'ini aktif olarak kullanırsa bir sonraki eşdeğer sezon için bir slot dizisi tutma hakkına sahip olmaktadır. Bu uygulama da tarihsel öncelikli (historik) slot kapsamında yer almaktadır.⁹⁹

Havayolu işletmesinin kontrolü dışındaki öngörülemeyen ve önlenemeyecek nedenlerden dolayı hizmetlerinin kesilmesi (havaalanının veya hava sahasının doğal felaket sebebiyle kapanması, mücbir sebep halleri) veya planlandığı operasyonları gerçekleştirmesini önleyen eylemlerin gerçekleşmesi (Protestolar veya grevler, toplu iş bırakmalar) halinde havayolu işletmeleri tarafından koordinatöre bildirim yapılarak, %80 kullanım hesaplamasının dışında kalması sağlanmalıdır.¹⁰⁰

⁹⁶ WASG, 29.

⁹⁷ Historik slotların ‘Grandfather Rights’ olarak isimlendirilmesi, sıklıkla karşımıza çıkmaktadır. AB ve ABD uygulamaları ilerleyen bölümlerde incelenirken bu ifadenin incelenmesi tekrar yapılacaktır.

⁹⁸ Tarihsel slotların başlangıç tarihi: (Historics Baseline Date) Bu uygulama kapsamında referans tarihler, yaz sezonu için 31 Ocak 23:59 ve kış sezonu için 31 Ağustos 23:59’dur.

⁹⁹ WASG, 33.

¹⁰⁰ WASG, 38.

Kullanım şartının sağlandığı durumlarda eşdeğer sezon için historik slot talep hakkı olan havayolu işletmeleri, önceki eşdeğer sezondaki zaman dilimi değişmemiş veya koordinasyon parametrelerini etkilemeyen (uçuş numarasının ya da mevcut uçağın benzer bir uçakla değişmesi gibi) değişiklikleri öncelikli olarak talep edebilecektir. Bu tip historik slotlara değişmemiş tarihi slotlar denmektedir. Kullanım şartlarını sağlayan havayolu şirketleri tarafından önceki sezonda yararlanılan tarihten farklı olan ve koordinasyon parametrelerini etkileyen slot değişiklikleri talep edilecekse (iniş ve kalkış zamanlarında değişiklik gibi), kabul etmeye hazır oldukları esnek zaman aralığını da açıkça belirtmekle yükümlüdürler. Bu kapsamda havayolu işletmesi tarafından talep edilen esnek zaman aralığındaki değişikliğin parametrelere uygun olmaması sebebiyle gerçekleştirilememesi halinde slot koordinatörü, değişmemiş historik slotları hak sahibi havayolu işletmesine yeniden tahsis edecektir.¹⁰¹

Ayrıca koordinatörler, mevsim boyunca minimum %80 kullanım şartını yerine getirememesi riski taşıyan slotlar hakkında zamanında harekete geçilebilmesi için havayolu işletmelerine bilgi vermelidir. Fakat %80 kullanım şartını takip etmek ve gerekli önlemleri alma sorumluluğu havayolu işletmelerindedir.¹⁰²

1.2.8. Yeni Katılan

Yeni Katılan statüsü, herhangi bir günde havaalanında bir dizi slot kullanmak ve o havaalanında operasyonlara yeni başlamak isteyen havayolu işletmesine günde 3 rotasyonlu (3 varış ve 3 kalkış, 6 slot gerektiren) operasyon planlayabilmesini sağlamaktadır.¹⁰³ Başka bir deyişle, rekabet ortamının korunması, yeni havayolu şirketlerinin slot bulmasının kolaylaştırılması ve slot tahsisinde tekel oluşmasının önlenmesi adına belirtilen günde ve ilgili havaalanında slot gerektiren operasyonlara yeni başlayan havayolu işletmeleri, 7'den az slota operasyonel havayolu işletmelerine nazaran öncelikli olarak sahip olabilecektir.¹⁰⁴ Bu kapsamda yeni katılan statüsü sadece havayolu şirketleri için uygundur ve münferit seferler için gerçekleştirilen slot

¹⁰¹ WASG, 34.

¹⁰² WASG, 36.

¹⁰³ WASG, 62.

¹⁰⁴ "Incumbent Carrier" olarak tanımlanan yerleşik havayolu işletmelerinin iniş- kalkış slotlarını "Grandfather Rights" kapsamında ellerinde tutmaları sebebiyle önemli havaalanlarında ciddi slot ihtiyacı olmaktadır. Bu sebeple rekabet ortamının bozulmaması amacıyla yeni katılan statüsündeki havayolu işletmelerinin slot talepleri tüm slot talepleri içerisinde en az %50 ise tüm tahsise hazır yeni slotların %50'si yeni katılan statüsündeki havayolu işletmelerine tahsis edilmektedir. Bkz: De Leon, 125-127.

taleplerinde yeni katılan statüsünün söz konusu olması mümkün değildir. Ayrıca 7 ve 7'den fazla slotun tahsis edilmesi de ilgili havayolu şirketinin yeni katılan statüsünün ortadan kalkmasına sebep olmaktadır.¹⁰⁵

Havayolu işletmelerinin yeni katılan sıfatıyla talepte bulunduğu slotların koordinasyon bakımından uygun olmadığı durumlarda, havayolu işletmelerine koordinatör tarafından bir saat öncesinde ya da bir saat sonrasında yer alan diğer slotlar teklif edilmektedir. Bu teklifi slot konferansının ilk gününün bitimine kadar kabul etmeyen havayolu işletmesinin o sezonda yeni katılan statüsü korunmayacaktır. Yeni katılan statüsündeki bir havayolu işletmesi koordinatörün slot talebine verdiği yanıtın memnun değilse, Koordinasyon Komitesinin durumu çözmesi için bir toplantı talep edebilmektedir.¹⁰⁶

1.2.9. Slot Havuzu

Slot havuzu, koordine edilen (3.seviye) havaalanlarında tarihsel öncelikli historik slotlar tahsis edildikten sonra; tahsis edilmeyen slotlar, kullanım şartı sağlanamayan slotlar ve yeni oluşturulan slotlar dahil olmak üzere geriye kalan slotları tekrar tahsis etme amacıyla slot koordinatörü tarafından oluşturulan havuzu ifade etmektedir.

Slot havuzundan tahsis yapılırken slot koordinatörü, yeni katılan statüsündeki havayolu işletmelerinden gelen talepleri, bu statüde olmayan havayolu işletmelerinin taleplerini ve historik slotlara ilişkin değişim taleplerini slot tahsislerinin çerçevesini belirleyen temel kriterlere göre inceleyerek tahsis etmelidir. Şayet temel kriterlere göre adil bir tahsis gerçekleşemeyecekse, ek kriterlere başvurularak tahsis sırası belirlenecektir.¹⁰⁷

Slot havuzundan İlk slot tahsisleri yapılırken Yeni Katılan statüsündeki havayolu işletmelerinin slot talepleri tüm taleplerin yarısından az olmadığı sürece havuzda yer alan slotların %50'si yeni katılan statüsündeki işletmelere tahsis edilmelidir. Buna paralel olarak, ilk slot tahsisleri yapılırken, yeni katılan statüsünde olmayan havayolu işletmelerinin talepleri tüm taleplerin yarısından az olmadığı sürece havuzda yer alan slotların %50'si yeni katılan statüsünde olmayan havayolu işletmelerine tahsis edilmelidir. Slot havuzunda yeterli miktarda slot bulunmadığında ve yarı yarıya olan

¹⁰⁵ WASG, s. 35.

¹⁰⁶ WASG, 35.

¹⁰⁷ Detaylı bilgi bu bölümün 3.2.2. ve 3.2.3. numaralı başlıklarında verilecektir.

dengein sağlanamadığı durumlarda slot koordinatörü, ortaya çıkan eşitsizliği eşdeğer sezonda veya bu da mümkün değilse ilerleyen eşdeğer sezonlarda gidermekle ve slotların yeni katılan statüsünde olan ve olmayan havayolu işletmeleri arasında eşit şekilde tahsisini sağlamakla yükümlüdür.¹⁰⁸

1.3. Tarife Düzenleme ve Slot Tahsis Süreci

Her ne kadar slot uygulamaları kavramı içerisinde tarife düzenleme ve slot tahsisi olarak yer alsalar da bu iki kavram nitelik itibariyle farklılık arz etmektedir. Tarife düzenleme faaliyeti tarifesi düzenlenen ikinci seviye havaalanlarında uygulanırken, slot tahsisi üçüncü seviye havaalanlarında gerçekleştirilmektedir. Bu sebeple her iki uygulamanın da ayrı incelenmesi gerekmektedir.

1.3.1. Tarifesi Düzenlenen Havaalanlarında Tarifelerin Düzenlenme Süreci

Tarifenin Düzenlenmesi¹⁰⁹, havaalanının koordinasyon parametrelerinin aşılmasını önlemek için havayolları ile tarife düzenleyicisi arasında karşılıklı olarak kararlaştırılan bir operasyon ayarlama sürecidir. Bu tip havaalanlarında slot tahsisi yapılmadığı için tarihsel öncelikli slot ya da slot serisi uygulaması yapılmamaktadır. Bu havaalanlarında tarife düzenleyicilerin havaalanı imkanlarını gözeterek ve koordinasyon parametrelerine riayet ederek tarafsız ve bağımsız bir şekilde uçuş ayarlamaları yapmaları gerekmektedir. Havayolu işletmeleri veya başka bir hava aracı işletmecisi, tarifesi düzenlenen bir havaalanında faaliyete geçmeden önce planlanan tüm uçuşları ve sonrasında planlanan operasyonlara ilişkin değişiklikleri tarife düzenleyicisine SSIM formatında bildirmelidir. Devlet uçuşları insani yardım, yangın vb. istisnai uçuşlar tarife düzenleme işlemine tabi olmadığı bu uçuşlar için önceden herhangi bir bilgi verme yükümlülüğü bulunmamaktadır. Tarife düzenleyicileri tarafından belirlenen havaalanları imkanlarından yararlanma zaman dilimleri, temelde iniş ve kalkış zamanlarına dayanmaktadır. Havayolu işletmeleri ve tarife düzenlemesine tabi diğer uçuş operatörleri, tarife düzenleyici ile havaalanı imkanlarından yararlanmak için kararlaştırılan zaman diliminden farklı bir zamanda

¹⁰⁸ WASG, 34.

¹⁰⁹ WASG, tarifesi düzenlenen (2. seviye) havaalanlarındaki tarife düzenleme faaliyeti için “*Schedule Facilitation*” ibaresini kullanmaktadır. Her ne kadar kelime anlamı olarak ‘*kolaylaştırmak*’ olarak kullanılsa da gerekli anlamı ifade edemeyeceğinden kullanmayı tercih etmemekteyiz. Önceki dipnotlarda bahsedildiği üzere ‘*Facilator*’ ibaresini düzenleyici olarak kullanmıştık. Burada da paralel olarak ‘*Facilitation*’ ibaresini düzenleme olarak kullanmanın daha doğru olduğu düşüncesindeyiz.

faaliyette bulunmaması gerekmektedir. Acil bir durumun varlığı ya da kasti olmayan bir durumun mevcudiyeti istisna niteliği taşımaktadır.¹¹⁰

1.3.1.1. Tarife Düzenlerken Dikkate Alınması Gereken Öncelikler

Tarife düzenleyicileri, düzenleme işlemi gerçekleşirken, önceki eşdeğer sezondaki hizmetleri, etkin çalışma süresini, operasyon düzenliliğini ve operasyonel faktörleri öncelikli olarak incelemekle yükümlüdür. Bu inceleme neticesinde tarife düzenlemesi esnasında bazı havayolu işletmecilerine havaalanı imkanlarını kullanma hususunda öncelikler verilmektedir:

- Önceki eşdeğer sezonda düzenleyici tarafından onaylandığı şekilde işletilen hizmetlerin, aynı zaman dilimi söz konusu olduğunda yeni talebe göre,
- İlgili havaalanında mevcut operasyonunu yıl boyunca genişleten bir havayolu işletmesinin yeni operasyonları, diğer havayolu işletmelerinin yeni operasyonlarına göre,
- Aynı sezonda diğer işletme faaliyetlerine göre daha uzun bir işletme süresine sahip olacak havayolu işletmelerinin faaliyet süresi kısa olan işletmelere göre,
- Düzenli olarak planlanan operasyonların özel işlemlere göre,
- Rotanın diğer ucundaki iniş noktasında slota veya kısıtlama dönemi¹¹¹ ile ilgili olarak operasyonel faktörlerin esnek olamaması durumunda, zamanlama açısından esnekliğine sahip olabilecek diğer taleplere göre öncelikli olmalıdır.¹¹²

Tarife düzenleyiciler önceliklerin verilmesi ve uçuş programlarının ayarlanması sürecinde havayolu işletmeleri ile diyalog ve uzlaşma içerisinde olması gerekmektedir. Havayolu işletmeleri bu süreçte tarife düzenleyicilerden öncelik sağlanamayan veya tarife düzeninin uygun olmadığı durumlarda tarife ayarlama talebinin hemen reddedilmesi yerine talep edilen tarife düzenine ait zaman planını bekleme listesinde tutmasını isteyebilmektedir. Tarife düzenleyici oluşturduğu bekleme listesindeki talepleri belirtilen önceliklere göre kısa sürede karşılamaya

¹¹⁰ WASG, 30.

¹¹¹ Airport Curfew or Night Flying Restrictions: Uçuş yasakları ya da gece kısıtlamalarını ifade eden bir terimdir.

¹¹² WASG, 31.

çalışmalıdır. Şayet talepler karşılanamıyorsa havaalanı koordinasyon seviyesinin artırılması değerlendirilebilmektedir.

1.3.1.2. Reddedilen Tarife Düzenleme

Tarife Düzenleyici, havayolu işletmelerinin bir tarife ayarlamasını reddettiği ve havaalanının koordinasyon parametrelerini ihlal ettiği durumları kaydetmekle yükümlüdür. Bu yükümlülük bir havaalanının tarifesi düzenlenen havaalanı seviyesinden koordine edilen havaalanı seviyesine çıkması halinde önem arz etmektedir. Çünkü bu süreçte tarife düzenleyicinin tarife ayarlama yönelik isteklerine uymayan ya da tarife değişikliklerine dair ayrıntıları paylaşmayan havayolları, seviye değişikliği sebebiyle koordine edilen havaalanlarında kazanmaları gereken tarihsel (historik) slot önceliğini kazanmayacaklardır.¹¹³

1.3.1.3. Uçuş Faaliyetlerinin İzlenmesi

Havaalanlarında kusursuz bir tarife düzenlemesi olabilmesi için tarife düzenleyicinin, iniş ve kalkış operasyonlarını kasten, zamansal olarak aksatan veya kararlaştırılandan farklı bir şekilde uygulayan havayolu işletmelerini veya diğer uçak operatörlerini izlemesi gerekmektedir. Eğer böyle bir durum tarife düzenleyici tarafından tespit edilirse, yanlış kullanım ya da aksamayı gidermek için havayolu işletmesiyle iletişime geçilmesi gerekmektedir. Tarife düzenleyicinin denetimine rağmen yanlış kullanıma devam eden havayolu işletmesine tarife ayarlama sürecinde düşük öncelik gösterilecektir. Bu süreçte tarife düzenleyici ile havayolu işletmeleri arasında ortaya çıkan ihtilafların çözülememesi durumunda havaalanı idaresi veya diğer yetkili organlardan çözüm amacıyla tarife düzenleyici tarafından görüş alınmalıdır.¹¹⁴

Uçuş faaliyetlerinin izlenmesinin önemli bir sebebi de havayolu işletmelerinin ilgili havaalanındaki operasyonlarını sürdürmeye istekli olup olmadığının anlaşılmasını sağlamaktır. Bu kapsamda bazı havayolu işletmeleri tarife düzenleme sürecinde ilgili havaalanını operasyonları için kullanacağını tarife düzenleyicisine bildirmektedir. Fakat havayolu işletmesi tarifede düzenlenen periyotlara uygun olmayan şekilde bazı uçuş operasyonlarını faaliyete geçirmekten imtina etmektedir. Böyle bir durumun varlığı halinde havayolu işletmesi, Koordinasyon Faaliyetleri Takvimi'nde belirtilen

¹¹³ WASG, 32.

¹¹⁴ WASG, 32.

son tarihlere¹¹⁵ uygun şekilde tarife ile planlanan operasyonların iptalini ve iniş- kalkış haklarının iadesini gerçekleştirmekle yükümlüdür. Anlaşılacağı üzere uçuş faaliyetlerinin izlenmesi neticesinde iptallerin gerçekleşmesi, havaalanını kullanan diğer havayolu işletmelerinin tarifelerine ve operasyonlarına olumlu katkılar sağlayabilecektir.¹¹⁶

1.3.2. Koordine Edilen Havaalanlarında Slot Tahsis Süreci

Slotlar, koordine edilen havaalanlarında havayolu işletmelerine veya diğer uçak operatörlerine sefer planlama ve slot izleme amacıyla atanmış bir koordinatör tarafından, operasyon parametreleri ışığında planlanan varış ve kalkış zamanlarına göre tahsis edilmektedir.

Bir havayolu işletmesinin veya başka bir uçak operatörlerinin, koordine edilen havaalanında uçuş operasyonlarına başlamadan önce ilgili havaalanı için tahsis edilmiş bir slota sahip olması gerekmektedir. Bazı uçuşlar (insani yardım uçuşları, acil iniş ya da devlet hava araçlarına ait uçuşlar) 3. Seviye havaalanlarında slot tahsisinden muaf edilebilmekte ya da ilgili devlet tarafından yerel düzenlemelere göre farklı bir izin prosedürüne tabi tutulabilmektedir. Slot tahsis sürecinde havayolları işletmeleri veya diğer hava aracı operatörleri, havaalanı hizmetlerinden zamansal anlamda ciddi farklılık oluşturacak bir şekilde yararlanmaktan veya kasti bir şekilde koordine eden tarafından tahsis edilenden farklı bir şekilde kullanmaktan kaçınması gerekmektedir.¹¹⁷

Slotlar, WSG kapsamında ve yerel düzenlemelerin izin verdiği ölçüde havayolu işletmeleri arasında aktarılabilir, satılabilir, takas edilebilir veya ortak bir uçuş operasyonunda kullanılabilir. Bununla birlikte slot tahsisleri, ikili havayolu ulaştırma anlaşmaları kapsamındaki trafik haklarının karşılıklı ya da tek taraflı verilmesinden bağımsızdır.¹¹⁸

¹¹⁵ Seri İade Son Tarihi (Series Return Deadline): Koordinasyon ve düzenleme faaliyetlerine ilişkin iade ve iptal süreçleri için Koordinasyon Faaliyetleri Takvimi'ndeki son tarihlerini ifade etmektedir.

¹¹⁶ WASG, 32.

¹¹⁷ WASG, s. 33.

¹¹⁸ WASG, s. 33.

1.3.2.1. Slot Tahsis Etmek İçin Genel Öncelikler

Slot Koordinatörleri, beyan edilen kapasiteyi belirli bir öncelik sırasına göre tahsis etmelidir. Bu öncelik sırasına göre; *ilk olarak* planlı ve düzenli seferlere, *ikinci olarak* özel (Ad Hoc Flights/özel amaçlı) seferlere, *üçüncü olarak* slot gerektiren harici seferlere slot tahsisi yapılmaktadır.¹¹⁹

1.3.2.2. İlk Slot Tahsisi İçin Temel Kriterler

Slot Koordinatörleri, havayolu işletmelerinin Slot Konferansı'nın ilk başvurularına dayanan bir slot tahsis planı geliştirirken, koordinasyon parametrelerine uygun olmak kaydıyla bazı öncelikleri esas alarak tahsisat yapmakla yükümlüdür. Bu öncelikli tahsisat sırasının başında, havayolu işletmesi tarafından değiştirilmesine yönelik herhangi bir talebin bulunmadığı Historik slotlar gelmektedir. Değişmemiş Historik slotların tahsis edilmesinin ardından Slot havuzundan tahsisat yapılmaya başlanmaktadır. Slot havuzundan tahsisat yapılırken önemli olan nokta, yeni taleplerdeki dağılımın analiz edilmesi ve yeni katılan statüsündeki havayolu işletmeleri ile bu statüde olmayan havayolu işletmeleri arasındaki adaletli dağıtımın gerçekleştirilebilmesidir. Bu sebeple slot havuzundan yapılacak tahsisat, temel kriterler ve gerekirse ek kriterler kullanılarak öncelik sırasına göre yapılmalıdır. Bu kapsamda slot havuzundan slot talebinde bulunan Yeni Katılan statüsüne sahip havayolu işletmeleri, yeni katılan statüsündeki havayolu işletmesi sayısının toplam talepler içindeki oranının %50 den az olmadığı durumlarda öncelikli olarak tahsisten yararlanabilecektir.

Benzer oran bu statü de olmayan havayolu işletmelerinin tahsis süreçlerinde de geçerlidir. Slot Havuzunda talebe uygun miktarda slot bulunduğu durumlarda yeni tahsisler için statü problemi söz konusu olmamaktadır. Fakat havuzda yeterli miktarda slotun bulunmadığı durumlarda koordinatör, gelecek eşdeğer sezonlarda yeni katılan statüsünde olan ve olmayan havayolu işletmeleri arasında eşitliği sağlamak durumundadır. Bahsedilen bu kriterlerin yanında diğer bir temel tahsis kriteri de uçuş operasyonlarını ilgili havaalanında yıllık bazda arttırmak isteyen yeni katılan statüsünde olan veya olmayan havayolu işletmelerinin ya da historik slotlarda zaman değişikliği yapmak isteyen havayolu işletmelerinin, bu yöndeki taleplerinin yeni slot

¹¹⁹ WASG, s. 34.

taleplerine göre daha öncelikli olarak incelenmesidir. Bu kriterdeki temel amacın ilgili havaalanında rol alan havayolu işletmeleriyle süregelen iş birliğinin ve operasyon başarılarının devamlılığını sağlamak olduğu söylenebilecektir. Zira yeni bir slot tahsisinde belirsizlik sebebiyle bazı riskler mevcut olabilmektedir. Bu kriterle, mümkün olan riskin minimize edilmeye ve süregelen sistemin işleyişinin korunmaya çalışıldığı düşünülebilecektir.¹²⁰

1.3.2.3. İlk Slot Tahsisi İçin Ek Kriterler

Slotların temel kriterler ile tahsis edilemediği durumların varlığı halinde, herhangi bir sıra gözetmeksizin bazı ek kriterler yönünden incelenmesi gerekmektedir. Bu ek kriterler şunlardır:¹²¹

- *Etkin Çalışma Dönemi*: Aynı sezonda diğer taleplere nazaran zaman bakımından daha uzun bir tarife dönemi ya da uzun vadeli operasyonlar öngören taleplerin önceliği olmalıdır.
- *Uçuş Yasağı ve Uçuş kısıtlamaları*: Bir havaalanında uygulanan uçuş yasağı ya da gece kısıtlamaları operasyonun tamamı için slot düzensizliği oluşturuyorsa, tarifesi yasaklar sebebiyle zarar gören havayolu işletmesine öncelik sağlanmalıdır.
- *Bekleme Listesi*: Yeterli miktarda slot olmaması sebebiyle bekleme listesinde olan taleplerin zaman bakımından daha yeni taleplere göre önceliğe sahip olmalıdır.
- *Pazar ve Hizmet Türü*: Tarifeli, charter ve kargo gibi hizmet türleri ile yurtiçi, bölgesel ve uzun mesafe uçuşların slot dağılımı; havaalanı hizmet ağının gelişimi göz önünde bulundurularak dengeli bir şekilde yapılmalıdır.
- *Rekabetin Sağlanması*: Slot koordinatörleri, slotların tahsisinde havayolu işletmeleri arasında rekabet dinamiklerini korumaya çalışmalıdırlar.
- *Kamusal Kullanıma Yönelik İhtiyaçlar*: Slot Koordinatörleri, kitlesel seyahatlerde kullanılan uçuşlar ve kargo taşımacılığı gibi toplumsal nitelikli

¹²⁰ WASG, 34-35.

¹²¹ WASG, 35-36.

ticari uçuşlar için tahsis sürecinde slot ihtiyaçlarının karşılanmasını sağlamalıdır.

- *Sefer Sıklığı*: Sefer sayısını arttırarak ilgili havaalanına daha çok uçuş yapmak isteyen havayolu işletmelerine yeni slot talepleri esnasında öncelik tanınmalıdır.

- *Yerel Prensipler*: Slot koordinatörleri, slot tahsisine ilişkin yerel prensipler mevcutsa bu prensipleri tahsis esnasında dikkate almalıdır. Slot uygulamalarına ilişkin bu düzenlemeler uygulanmadan önce Koordinasyon Komitesi tarafından onaylanmalıdır.

1.3.2.4. Slotların Alınması ve İadesi

Havayolu işletmeleri sadece ortak bir operasyonda faaliyet göstermeyi, transfer etmeyi, takas etmeyi veya kullanmayı düşündükleri slotların sahibi olabilmektedirler. Bu sebeple sınırlı olan slot sayısının boşa harcanmaması amacıyla kullanılan slotların tamamını iade etmekle yükümlüdür. Bu aşamada havayolu işletmeleri tarafından tarifeler ve operasyonlar incelenerek slot iadelerinin hızlıca yapılması, slot talebinde bulunan diğer havayolu işletmeleri için yeniden tahsis yapılmasını mümkün kılabilir. Bu süreçte kullanılmayacağı kararlaştırılan slotların en geç koordinasyon takviminde belirtilen son iade tarihinde iade edilmesi gerekmektedir. Bu yükümlülüğe uymayan ve kasti olarak son iade tarihini geçiren havayolu işletmelerinin listesi koordinatör tarafından yayınlanacak ve bu havayolu işletmelerine bir sonraki eşdeğer sezonun ilk slot tahsisi sırasında düşük öncelik verilecektir.¹²²

1.3.2.5. Slot Tahsislerinde Esneklik

Koordinatörler slot tahsisleri gerçekleştirilirken mevcut kapasitenin efektif kullanımını sağlamak amacıyla esneklik gösterebilmektedir. Bu esneklikler; Sezon

¹²² WASG, 36.

Değiştirme¹²³, Yaz Saati Uygulaması¹²⁴ ve Zamanlama/tarife Bozuklukları¹²⁵ söz konusu olduğunda koordinatör tarafından sağlanabilecektir.

1.3.2.6. Slot Kullanımı Değişikliği

Slotlar; rota, uçak, hizmet türü veya uçuş numarasına bağlı olarak verilmemektedir. Havayolu işletmeleri bu sebeple slotlara ilişkin tüm değişiklikleri gerçekleştirebilmektedir. Söz gelimi bir havayolu işletmesi rotayı, hizmet türünü, uçak kuyruk numarasını veya uçağı değiştirebilecektir. Bu tür değişiklikler koordinatör tarafından nihai onaya tabidir. Bu tip değişikliklerin gerçekleştiği durumlarda, havayolu işletmesinin değişikliği koordinasyon parametrelerini aşmıyorsa, yerel düzenlemelere ve WASG'ye aykırılık içermiyorsa, koordinatör bu değişikliğe derhal onay vermekle yükümlüdür.¹²⁶

1.3.3. Slot Hareketliliği ve Muhtelif Slot Talepleri

Slotlar havayolu işletmeleri için hem mali yönleriyle hem de rekabet etkisi bakımından önemlidir. Bu sebeple slotların devri, takası, ortak kullanım gibi hususların WASG kuralları çerçevesinde özel olarak irdelenmesi gerekmektedir.

¹²³ Sezon Değiştirme (Season Changeover): Yaz sezonundan kış sezonuna geçerken ya da kış sezonundan yaz sezonuna geçerken değişikliğin gerçekleştiği günde karmaşa yaşanabilmektedir. Bu sebeple söz gelimi yaz sezonunun son günü kalkış yapan bir uçuş, (sezon değişimi gününde) kış sezonunda iniş yaptığı durumlarda slotun yeni sezonda talep edildiği gibi verilmesi gerekir. Detaylı bilgi için bkz: WASG, 38.

¹²⁴ Yaz Saati Uygulaması (Daylight Saving Time): Gün ışığından yararlanabilmek amacıyla bazı ülkelerin mevsimlere göre saatleri ileri ya da geri alması anlamına gelmektedir. Bu durum ülkeler arasında farklılık göstereceği için havacılık sektöründe bazı aksaklıklara sebep olabilmektedir. Bu sebeple Yaz saati uygulamasının başlangıç veya bitiş tarihleri ile sezon başlangıç ve bitiş tarihleri arasındaki farkın 5 haftadan kısa olduğu durumlarda bazı esneklikler sağlanmalıdır. Bu uygulamaya ilişkin esneklik sağlama şartları WASG tarafından belirlenmiştir. Detaylı bilgi için bkz: WASG, 38.

¹²⁵ Zamanlama/ Tarife Bozuklukları (Schedule Disruptions): Farklı aksaklıklar ya da havayolu işletmesinin kontrolü ötesinde gerçekleşen durumlar sebebiyle meydana gelen gecikmeleri ifade etmektedir. Bu gibi durumların slot sürecine etkisinin en aza indirilmesi için bazı esneklikler mümkün olabilmektedir. Havayolu işletmesinin kontrolü ötesindeki olaylar nedeniyle geciken uçuşlar, tahsis edilen slotları zamanında kullanmış olarak kabul edilmelidir. Bu tip durumlarda havayolu işletmeleri günlük aksamalar sebebiyle yeni bir slota başvurmasına gerek olmamaktadır. Şayet ilerleyen günleri etkileyen durumlar mevcutsa, ilerleyen günler için slot talebi gerekebilmektedir. Aksama ve tarife bozuklukların beklenenden uzun sürmesi durumunda, bu halin historik slotlar açısından %80'lik kullanım dilimine dahil edilip edilmeyeceği hususunun, koordinatör ve ilgili havayolu işletmesi arasında anlaşması gerekmektedir. Detaylı bilgi için bkz: WASG, 39.

¹²⁶ WASG, 39.

1.3.3.1. Havayolu İşletmeleri Arasında Slot Takası

Koordinatörler, havayolları işletmeleri arasında slotların takas edilmesini teşvik etmektedir. Koordine edilen havaalanlarında tahsis edilen slotlar, havayolu işletmeleri arasında *bire bir olarak* değiştirilebilmektedir. Yeni oluşturulan slotlar ile historik slotların takas edildiği durumlarda koordinatör, takas işleminin havayolu işletmesinin operasyonlarını iyileştirdiğinden emin değilse bu işlemi onaylamayı reddedebilmektedir. Bu süreçte slot takasıyla uğraşan havayolu işletmeleri, tüm takas işlemlerini koordinatöre bildirmekle yükümlüdür. Koordinatör gerçekleşen her takasın uygulanabilirliğine bakmalı, varlığını teyit etmeli ve veri tabanına aktarmalıdır. Eğer takas işlemi bedel veya karşılık içeriyorsa¹²⁷, şeffaflık amacıyla koordinatörün web sitesinde ilgili paydaşlara; takası gerçekleştiren havayollarının adları, takas edilen slotların zamanları, takas süresi (kalıcı, geçici, sezonluk vs.) hakkında bilgi verilmelidir. Bu bilgilerin dışında takasa ilişkin başka detayların verilmesine gerek olmamaktadır.¹²⁸

1.3.3.2. Havayolu İşletmeleri Arasında Slot Transferi

Havayolu İşletmeleri arasındaki slot transfer işlemleri (Satış vb.), bedel veya karşılık içerip içermediğine bakılmaksızın yalnızca ilgili ülkenin yasal düzeni tarafından yasaklanmadığı durumlarda mümkün olabilmektedir. Bu kapsamda slotlar *yalnızca aynı havaalanında* faaliyet gösteren ya da göstermeyi planlayan havayolu işletmelerine devredilebilir. Herhangi bir slot transferi yapıldığında, transfer işlemini gerçekleştiren havayolları ilgili havaalanı slot koordinatörünü bilgilendirmekle yükümlüdür. Bununla birlikte historik slotlar harici yeni oluşturulan slotlar, tahsis edildiği havayolu işletmesi tarafından iki eşdeğer sezon boyunca kullanılmadığı müddetçe başka bir havayolu işletmesine transfer edilmesine koordinatör tarafından izin verilmeyecektir. Bu uygulamanın temel amacı, yeni katılan statüsünün sağladığı avantajlarla tahsis edilen slotların sadece başka bir havayolu işletmesine aktarma amacıyla elde edilmesinin ve yeni katılan statüsünün kötüye kullanılmasının önüne geçilmek istenmesidir. Ayrıca koordinatör gerçekleşen her transferin uygulanabilirliğine bakmalı, varlığını teyit etmeli ve veri tabanına aktarmalıdır. Eğer

¹²⁷ Slot takaslarında bedel ya da karşılık kararlaştırılması, ancak ilgili ülkelerin düzenlemeleri tarafından yasaklanmadığı durumlarda mümkün olabilmektedir. Genel itibarıyla bire bir takas tercih edilmektedir. Detaylı bilgi için bkz: Paul Larsen, Joseph Sweeney, John Gillick, *Aviation Law: Cases, Laws and Related Sources*. (Leiden: Brill Nijhoff, 2012), 253-254.

¹²⁸ WASG, 39.

transfer işlemi bedel veya karşılık içeriyorsa şeffaflık amacıyla koordinatörün web sitesinde ilgili paydaşlara; transferi gerçekleştiren havayollarının adları, transfer edilen slotların zamanları, transfer süresi (kalıcı, geçici, sezonluk vs.) hakkında bilgi verilmelidir. Bu bilgilerin dışında transfer sürecine ilişkin başka detayların verilmesine gerek olmamaktadır.¹²⁹

1.3.3.3. Ortak Operasyonlarda Slotlar

Ortak operasyon¹³⁰ slotları, sahipliği bir havayolu işletmesinde bulunurken başka bir havayolu işletmesi tarafından kullanılmaya başlanan slotları ifade etmektedir.¹³¹ Birçok küçük havayolu işletmesi, kendilerine tahsis edilen slotları bedel karşılığı ortak operasyon kapsamında kiralamaktadır. Hatta bazı havayolu işletmeleri slotların kiralaması ya da ortak operasyonlar kapsamında kullanılması cazip olduğu için havacılık faaliyetlerini durdurup, bu işlemlerden gelir elde etmektedir.¹³²

Ortak operasyon slotları yalnızca ilgili ülkenin yasal düzeni tarafından yasaklanmadığı durumlarda mümkün olabilmektedir. Slotları, ortak operasyonlar kapsamında kullanan havayolu işletmeleri, kullanımın niteliği ve paylaşımın uygulanabilirliği hususunda koordinatörü önceden bilgilendirmelidir. Bu kapsamda uygulanabilirliği denetlemek ve slot takibi yapabilmek amacıyla koordinatörler, ilgili havayolu şirketlerinin isimlerine, ilgili slotların detaylarına ve paylaşımlı operasyon sürelerine ilişkin bilgileri talep etmektedirler. Bu uygulama zaman zaman historik slotlar açısından da karmaşıklık oluşturabilmektedir. Bu sebeple historik slotlar söz konusu olduğunda tarihsel öncelik, slotu kullanan havayolu işletmesine değil, slotun sahipliğini elinde bulunduran havayolu işletmesine sağlanacağı bilinmelidir. Fakat tarihsel önceliği muhafaza etmek amacıyla kullanıma ilişkin gereklilikleri sağlamaktan (historik slotlara ilişkin kullanım şartı gibi) bu slotu operasyonlarında kullanan havayolu işletmesi sorumlu olacaktır. Ayrıca ortaklık sürecinde bir problemin ortaya çıkması sebebiyle slotu kullanan havayolu işletmesinin çalışma ruhsatları iptal edilirse ya da

¹²⁹ WASG, 40.

¹³⁰ Shared Operations (İngilizcesi): ‘Ortak operasyonlar’ olarak tercüme edilmiştir ve çalışmada bu şekilde kullanılmıştır.

¹³¹ Slot kiralama olarak da tanımlamalar yapılabilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz: Elmar Maria Giemulla (ed.) ve Ludwig Weber, *International And EU Aviation Law: Selected Issues*, (Netherlands: Kluwer Law International BV, 2011), 164-165.

¹³² Giemulla (ed.) ve Weber, *International and EU Aviation Law*, 165.

ortaklık süreci biterse ilgili slotlar, slotun sahipliğini elinde bulunduran havayolu işletmesine geri döndürülecektir.¹³³

1.3.3.4. İlgili Havaalanında Faaliyeti Sona Eren Havayolu İşletmesinin

Slotları

Herhangi bir koordine edilen havaalanındaki operasyonlarını durduran ya da sona erdiren bir havayolu işletmesi, mevcut sezondaki ve bir sonraki sezon için önceden tahsis edilmiş slotlarını iade etmekle yükümlüdür. Bununla birlikte, ilerleyen sezonlarda bu havaalanında tekrar faaliyete geçip geçmeyeceğini ve bu slotları kullanıp kullanmayacağını da koordinatöre bildirmelidir. Şayet havayolu işletmesi bu slotları gelecekte kullanma kararına dair bildirimini koordinatör tarafından verilen makul bir süre içerisinde gerçekleştirmezse, slot koordinatörü bu slotları başka havayolu işletmelerine yeniden tahsis edebilecektir.¹³⁴

1.3.3.5. İşletme Ruhsatı İptal Edilen Havayolu İşletmelerine Ait Slotlar

Slotlar sadece geçerli işletme ruhsatına sahip bir havayolu işletmesi tarafından alınabilmektedir. Bir havayolu işletmesinin geçerli işletme lisansı sona ererse (iflas, tasfiye vb.), tüm slotlar başka havayolu işletmelerine yeniden tahsis edilmek üzere slot havuza eklenmektedir. İlgili havayolu işletmesinin ruhsatını tekrar alma ihtimali mevcutsa ya da bu yönde hukuki bir süreç ilerliyorsa slot koordinatörü bu slotları havayolu işletmesi için rezerve edebilir. Rezerve sürecinde, ruhsatı verecek idari makam ve havayolu işletmesinin yetkilileri, talep edilen işletme ruhsatı başvurusu hakkında slot koordinatörünü bilgilendirmelidir. Ayrıca koordinatörün belirlediği makul süre içerisinde havayolu işletmesi tarafından bir bilgilendirme yapılmadıysa ya da iflasın geçerli olduğu durumlarda tasfiye sürecinde iflasa ilişkin koruyucu yerel bir hukuki düzenleme yoksa, slot koordinatörü havayolu işletmesine ait olan slotları tekrar tahsis edebilecektir.¹³⁵

¹³³ WASG, 40.

¹³⁴ WASG, 41.

¹³⁵ WASG, 41.

1.3.3.6. Trafik Haklarının ve İşletme Ruhsatının Elde Edilmesinden

Önce Tahsis Edilen Slotlar

Havayolu işletmeleri, gerekli tüm trafik haklarını henüz elinde bulundurmadığı operasyonlar için havaalanlarında uygun slotların bulunması halinde normal işleyişe uygun şekilde slot talep edebilecektir. Fakat hava trafik haklarının elde edilemediği durumlar söz konusu olursa, havayolu işletmesi slot koordinatörünü bu hususta bilgilendirmekle yükümlüdür. Bununla birlikte, bir havayolu işletmesi, işletme ruhsatı almadan önce de slot talebinde bulunabilecektir. Her iki durumda da slot koordinatörü taleplere ilişkin geçici olarak slot rezerve edebilmektedir. Havayolu işletmelerinin işletme ruhsatlarının veya trafik haklarının durumu, slot koordinatörü tarafından slotlar için *seri son iade tarihinde* ya da koordinatör tarafından belirlenmiş ileri bir tarihte kontrol edilmelidir. Böylece rezerve edilen slotların aksi bir durumda tekrar başka havayolu işletmelerine tahsis edilmesinin sağlandığı söylenebilecektir.¹³⁶

¹³⁶ WASG, 41.

BÖLÜM II

DÜNYADA SLOT UYGULAMALARI

Slot uygulamaları, uluslararası anlaşmalarda uygulama bakımından dayanak bulmasının yanında, bölgesel birlik düzenlemeleriyle, ticari birlik anlaşmalarıyla ve ülkelerin münhasır düzenlemeleriyle de uygulanabilmektedir. Bu kapsamda bu bölümde; ticari birlik anlaşmalarına IATA Evrensel Slot Kılavuzu (WSG ya da WASG), bölgesel birlik düzenlemelerine Avrupa Birliği EEC 95/93 Slot Tüzüğü, ülkelerin münhasır düzenlemelerine; ABD için 14 CFR Subp. /S (§ 93.211- 93.227) ve Türkiye için SHT-SLOT örnek gösterilebilecektir.

2.1. Ticari ve Uluslararası İş Birliğine Dayanan Düzenlemeler: Evrensel Slot Kılavuzu (WASG)

Üye havayolu işletmeleri arasında iş birliği temelli; tarafsız, şeffaf, adil ve genel geçer dayanaklara sahip slot tahsis kuralları IATA tarafından oluşturulmaktaydı.¹³⁷

IATA tarife düzenleme ve özellikle slot tahsisi standartlar kılavuzu niteliğini taşıyan Evrensel Slot Kılavuzu¹³⁸ (WSG) ile tahsisat kuralları ve havaalanı koordinasyonuna ilişkin temel ilkeleri belirlemekte; havayolu işletmeleri, koordinatörler ve tarife düzenleyici paydaşlarla birlikte geliştirilen bu kurallar neticesinde de uygulama süreci ortaya koyulmaktaydı.¹³⁹ Belirli periyotlarda güncellenen bu kurallar sayesinde WSG, evrensel uygulama bakımından kabul edilen en iyi uygulamayı temsil etmekte ve dünyanın dört bir yanındaki kapasitesi kısıtlı havalimanlarındaki slotların; tutarlı

¹³⁷ IATA'nın tarihsel süreci, genel amaçları ve öncelikleri hakkında detaylı bilgi: "Mission, Vision and Priorities", <https://www.iata.org/en/about/mission/> (E.T: 29.08.2020) Ayrıca bkz: De Leon, 37.

¹³⁸ "IATA Slot Uygulamaları" hakkında detaylı bilgi için bkz.: <https://www.iata.org/en/policy/slots/slot-guidelines/> (E.T: (22.10.2020)

¹³⁹ I.H.P Diederiks-Verschoor ve Michael A. Butler, *An Introduction to Air Law*, (Netherlands: Kluwer Law International BV, 2006), 38.

politikalarından ve ilkelerden istifade edilerek havayolu işletmelerine tahsis edilmesini sağlamaktaydı.¹⁴⁰

1 Haziran 2020 tarih itibariye Evrensel Slot kılavuzu (WSG) yerini Evrensel Havaalanı Slot Kılavuzu (WASG)'a bırakarak, küresel slot tahsis kurallarının oluşturulması sürecine, IATA ile birlikte Uluslararası Havaalanları Konseyi (ACI) ve Küresel Havaalanı Koordinatörleri Grubu (WWACG) gibi önemli otoriteler de katılmıştır.¹⁴¹

Nitelik itibariyle WSG'ye paralellik gösteren WASG ile yalnızca slot tahsis takvim ve kurallarının belirlenme sürecine yeni otoriteler dahil olmuş, 1 Haziran 2020 itibariyle geçerli olan WASG'da tahsis sistemine dair köklü değişiklikler yapılmamıştır.¹⁴² Slot uygulama takvimi ve kavramsal değişiklikler yapılarak ana hatlarıyla slot uygulama kuralları devam ettirilmektedir. Bu yönüyle WASG'ın yeni ve farklı bir sistem kurmadığı, WSG'den güncel kavramlar ve takvimsel değişiklikler itibariyle farklılaştığı, uygulama bakımından WSG'nin devamı niteliğinde yeni otoritelerle ortak hazırlanmış bir kılavuz olduğu söylenebilecektir.¹⁴³

WASG kılavuzu kapsamında slot uygulamalarının temel amacı, havaalanlarının ve havayolu işletmelerinin çıkarlarını dikkate alarak mevcut havaalanı kapasitesinin en verimli şekilde beyan edilmesini, tahsis edilmesini ve kullanılmasını sağlamak olarak belirlenmiştir. Bunun yanı sıra WASG ile; küresel uçuş bağlantılarını iyileştirmek, yolcu ve kargo transferleri için sıkışık havalimanlarında rekabeti sağlamak, talebin karşılanabildiği tutarlı ve işlerlik açısından güvenilir olan programlar oluşturmak, yoğun havaalanlarında bağımsız bir slot koordinatörü tarafından adil ve şeffaf bir biçimde slot tahsisini sağlamak, havaalanı altyapısının slot potansiyeline uygun şekilde mevsimsel planlama yapmak, mevcut ve yeni katılan havayolu işletmeleri için

¹⁴⁰ IATA Slot Guidelines, <https://www.iata.org/en/policy/slots/slot-guidelines/>, (E.T: 29.08.2020)

¹⁴¹ Önceden yalnızca IATA tarafından belirli periyodlarla yayınlanan kılavuz 10. Edisyonun ardından yeni bir dönem ve çalışma ortakları ile adı Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG) olarak değiştirilmiştir. 1 Haziran 2020 tarihinde ilk WASG; IATA, Uluslararası Havalimanları Konseyi (ACI) ve küresel Havalimanı Koordinatörleri Grubu (WWACG) tarafından ortaklaşa yayınlanmıştır. Bu tarihten itibaren WSG yerini WASG'ye bırakmıştır. Mevcut kurallar aynı şekliyle devam etmesine rağmen tarihler ve süreç yönetimi WASG kurallarına ve takvimine göre yapılmaktadır.

¹⁴² Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG), 1. Edition, Effective 1 June 2020, <https://www.iata.org/contentassets/4ede2aabfcc14a55919e468054d714fe/wasg-edition-1-english-version.pdf> (E.T 02.09.2020)

¹⁴³ Slotlara ilişkin bilgi formunda WASG'nin önceki isminin WSG olduğu bilgisi verilmektedir. Böylece WASG'nin WSG'nin devamı niteliği taşıdığı kanaatimizce söylenebilecektir. Ayrıntılı bilgi için bkz: "Fact Sheet of Worldwide Airport Slots", s.1, <https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/fact-sheet---airport-slots/> (E.T: 03.10.2020).

eşitlikçi erişim fırsatları oluşturmak, değişken pazar koşullarına ve taleplere karşın esneklik sağlamak, yoğunluğu ve gecikmeleri azaltmak hedeflenmektedir.¹⁴⁴

Avrupa Birliği için EEC 93/95, Türkiye için DHMİ SHT- SLOT Talimatı ve Amerika Birleşik Devletleri için 14 CFR Subp. /S; iç düzenlemelerle, kanunlarla veya tüzüklerle çelişmeye mahal vermeyecek şekilde uluslararası düzeyde kabul gören WASG'de şekillendirilen yöntemleri ve süreçleri kabul etmektedirler.¹⁴⁵

2.2. Bölgesel Birliğe Dayanan Hukuki Düzenlemeler: Avrupa Birliği Slot Tahsis Tüzükleri

Avrupa Bölgesindeki hava trafiğinde gerçekleşen hızlı büyüme, uçuş operasyonlarının sorunsuz bir şekilde icra edilebilmesini sağlayabilmek ve havaalanı kapasite yönetimlerini verimli bir biçimde yönetebilmek için Avrupa devletleri üzerindeki baskıyı artırmıştır. Bu sebeple Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET)¹⁴⁶, hava trafiğinin yoğunlaştığı güzergahlarda rekabeti korumak, hava taşımacılığı pazarına eşit erişim

¹⁴⁴ “Objectives of the WASG”, <https://www.iata.org/en/policy/slots/slot-guidelines/> (E.T: 04.10.2020).

¹⁴⁵ AB ve Türkiye için bkz: Cengiz, s. 1125. ABD için bkz: https://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/ato/service_units/systemops/perf_analysis/slot_administration/, (E.T: 05.10.2020).

¹⁴⁶ Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET), 1957'de Roma Antlaşması imzalanarak kurulmuştur. AET'nin kuruluş amacı, malların, işgücünün, hizmetlerin ve sermayenin serbest dolaştığı bir ortak pazarın kurulması ve en nihayetinde üye ülkelerle siyasi bütünlük oluşturulmasıydı. 1985 yılında bir Komisyon tarafından hazırlanan Beyaz Kitap çerçevesinde AET, 1 Ocak 1993'e kadar tek pazar oluşturmayı kendisine hedef edinmiştir. Bu kapsamda Avrupa Tek Senedi, 17 Şubat 1986'da 12 AET ülkesi tarafından imzalanmış ve 1987 de yürürlüğe girmiştir. Maastricht Antlaşması, diğer adıyla Avrupa Birliği Antlaşması, 1 Kasım 1993 tarihinde yürürlüğe girmiş ve artık topluluğun ismi, Avrupa Ekonomik Topluluğu yerine Avrupa Birliği (AB) olarak kullanılmaya başlanılmıştır. Ayrıntılı Bilgi için bkz: <https://www.ab.gov.tr/p.php?e=105>, (E.T: 04.10.2020).

imkanları oluşturmak ve dünyadaki trende uyum sağlamak maksadıyla havacılık alanında Tüzükler¹⁴⁷ ihdas etmiştir.¹⁴⁸

Trafiği yoğun ve kapasitesi yetersiz havaalanlarına adil erişim kuralları oluşturması yönüyle ve rekabete ilişkin önemli sorunları önlenmeye yönelik düzenlemeleriyle, slot uygulamaları ve slot tahsisine dair yürütülen hukuki altyapı çalışmaları, havacılık sektörü özelinde Avrupa üye ülkeleri arasında en önemli çalışmalardan biri olarak kabul edilebilecektir.

Avrupa Ekonomik Topluluğu ile başlayan ve Avrupa Birliği ile devam eden slot düzenlemelerinin tarihsel bağlamda incelenmesi, Avrupa Birliği çapında gerçekleşen uygulamaya dair değişiklikleri irdeleyebilmeyi sağlayacaktır.

2.2.1. Slot Uygulamalarının Avrupa Birliğindeki Tarihsel ve Hukuki Süreci

1980’li yılların sonuna doğru Avrupa Ekonomik Topluluğu tarafından sivil havacılık sektörünün tek pazar¹⁴⁹ kapsamına dahil edilmesinin ardından, havaalanlarının kullanılmasında önemli bir sorun potansiyeli barındıran slot uygulamaları konusunda düzenleme yapma düşüncesi ortaya çıkmıştır. Bu düşünceye paralel olarak, tek pazar

¹⁴⁷ Avrupa Birliği’nin İşleyişine Dair Anlaşma’nın 288. maddesi, AB tasarruflarının ikincil kaynaklarının tasnifini yapmaktadır. Bu tasnifte etki gücü bakımından yönergeler (directives), kararlar (decisions), tavsiyeler (recommendations) üzerinde yer alan tüzükler, etki gücü bakımından bütün üye devletler için bağlayıcı (erga omnes) ve doğrudan uygulanma (doğrudan etki ilkesi) niteliğine haizdirler. Tüzükler, yayınlanmalarından itibaren üye devletlerin herhangi bir işlemine ve iç hukuka alınmasına gerek olmadan ulusal hukukun bir parçası olmaktadır. Bununla birlikte tüzükler AB içinde eş zamanlı ve tüm üye devletler için aynı etkiyi oluşturacak biçimde yeknesak olarak uygulanmaktadır. Tüzüklerin uygulanışında AB üyesi devletler şekil ve metod seçme özgürlüğüne sahip değildirler. Bu yönüyle genel düzenleyici yasama işlemi olarak çıkarılan tüzüklerin uygulama şekli ve metodu üye devletler bakımından bağlayıcıdır. Ayrıca tüzükler diğer tasarrufların aksine, ulusal hukuk hükmü yerine AB hukuku hükmü olarak uygulanması üye devletlerden talep edilmektedir. Böylece üye devletler direkt uygulamaya ve yeknesak etkisine hususen müdahalede bulunamamaktadırlar. Anlaşılacağı üzere üye devletler tüzüklerin kapsamını daraltıcı, değiştirici ulusal düzenlemelerden tamamen men edilmektedir. Bunun yanında üye devletler AB tüzüğüne uyumlu hale gelebilmek için ulusal düzenlemeler yapmak ve tüzükle talep edilen uygulamalara tam uyum sağlamak adına tüzüklerin yeknesaklığını ve etki gücünü değiştirmeyecek şekilde ulusal düzenlemeler yapabileceklerdir. Havacılığa ilişkin düzenlemelerin tüzük biçiminde çıkarılması etki gücü ve tasarruflar bakımından önemlidir. Böylece havacılığa dair çıkarılan tüzüklerle uygulamanın aynı zamanda ve aynı etki gücünde birlik içersinde istisnasız ve ivedi uygulanması sağlanmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz: Mustafa T. Karayığit, *Avrupa Birliği Anayasa Hukuku*, (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2018), 69-70 ve 258. Ayrıca bkz: Enver Bozkurt, Mehmet Özcan ve Arif Köktaş, *Avrupa Birliği Hukuku*, (Ankara: Yetkin Basım, 2012), 185-187.

¹⁴⁸ Avrupa Birliği’nin sivil havacılık ve ilgili tüzüklerinin sıralı bir listesini görmek için bkz: <https://www.easa.europa.eu/regulations>, (E.T: 04.10.2020).

¹⁴⁹ 7 Temmuz 1987 tarihinde yürürlüğe giren Tek Avrupa Senedi ile (Single European Act), Avrupa Ekonomik Topluluğu sınırları içerisinde Ortak Pazar (Single Market) kurulma adımları atılarak, havacılığında dahil olduğu temel sektörlerde iç pazarın ortak kurallar ve eşit şartlar çerçevesinde işlemesi amaçlanmıştır. Detaylı bilgi için bkz: Giumulla (ed.), 141, 151, 157.

anlayışının ve serbestleştirme¹⁵⁰ sürecinin neticesinde ortaya çıkabilecek olumsuz etkilerini önlemek için, topluluk havaalanlarında slot tahsisleri için ortak kuralların oluşturulması gerekmekteydi.¹⁵¹

Bu gerekliliğe dair ilk adımlar, Avrupa Komisyonu tarafından 1988¹⁵² ve 1990¹⁵³ yıllarında havacılığa dair farklı hususların yanında, slot uygulamalarına dair birkaç yeni düzenleyici kural içeren 2 tüzük aracılığıyla atılmıştır. Sürece müteakiben, 1990 yılı içinde slot uygulamalarına ilişkin daha kapsamlı kurallar oluşturularak hazırlanan ilk taslak, üye devletlere sunulmuştur. Fakat üye devletlerin Ulaştırma Bakanlığı temsilcileri taslağa ilişkin itirazlarda bulunarak taslağı reddetmiş ve Avrupa Komisyonu tarafından taslak geri çekilmiştir. Bunun üzerine Komisyon tarafından aynı yıl ikinci bir taslak teklif edilmiştir.¹⁵⁴

Son teklif, slot tahsisinin IATA tarafından hazırlanan *Slot Prosedürleri Kılavuzu*¹⁵⁵, na paralel şekilde '*Büyükbaba Hakları*' temelli devam etmesini sağlamanın yanında, "*Yeni Katılan*" statüsündeki havayolu işletmelerinin kapasitenin tüm talepleri karşılamaya yetmediği havaalanlarında pazara erişimini kolaylaştırmak için bazı değişiklikler de önerilmiştir. Bununla birlikte, koordine edilen havaalanlarında yeni oluşturulan, kullanılmayan slotlardan bir havuz oluşturulması, bu slotların en az %50'sinin yeni katılanlara belirli şartlar doğrultusunda sunulması da teklif edilmiştir. Avrupa Konseyi¹⁵⁶, 1992 yılına gelindiğinde '*büyükbaba haklarına*' dair düzenleme

¹⁵⁰ Tek Avrupa Havacılık Pazarı, 1 Ocak 1993 tarihinden itibaren yürürlüğe giren serbestleşme önlemlerinin 'Üçüncü Paketi' yoluyla oluşturulmuştur. Bu paket 3 yönetmeliğe dayanmaktadır; EEC 2407/92 Hava taşıma Lisanları Yönetmeliği, EEC 2408/92 Pazar Erişimi Yönetmeliği ve EEC 2409/92 Hava Hizmetleri Ücretleri ve Oranları Yönetmeliği.

¹⁵¹ Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Air Law*, 89.

¹⁵² EEC Regulation No 2671/88 of 26 July 1988, OJ L 239, 30.8.1988, p. 9–12.

¹⁵³ EEC Regulation No 84/91 of 5 December 1990, OJ L 10, 15.1.1991, p. 14–18.

¹⁵⁴ Gjemulla (ed.), 156.

¹⁵⁵ IATA Scheduling Procedure Guide (SPG) olarak isimlendirilen ve WASG'nin ilk hali olarak kabul edilebilecek bu kural seti, 1967 yılında havayolu işletmelerinin gönüllü olarak, bir havaalanı için koordinatör tarafından tahsis edilen belirli kalkış ve iniş saatlerini kabul etmesiyle başlamıştır. IATA'nın gönüllü üyelikle genişleyen bir havayolu kuruluşu olmasından ötürü, bu kurallar havayolu şirketleri veya kanunkoyucular için bağlayıcı olarak kabul edilmiyordu. Slot tahsisi, havayolları tarafından yönetilen bir sistem olarak gelişmesine rağmen, havaalanlarındaki tıkanıklık arttıkça ve pazara erişim giderek zorlaştıkça, devletlerin IATA slot kurallarını kullanımı artmıştır. Zaman içinde bu kural seti, IATA tarafından eklemeler ve değişiklikler yapılarak WSG olarak devam ettirilmiş ve bahsedildiği üzere son değişiklikle WASG olarak günümüzde uygulanmaya devam edilmektedir. SPG hakkında detaylı bilgi için bkz: Achim Czerny (Ed.), *Airport Slots: International Experiences and Options for Reform*, (London: Ashgate Publishing, 2008), 254.

¹⁵⁶ Türkiye'nin de üyesi olduğu Avrupa Konseyi (Council of Europe) ile AET'nin ve sonrasında AB'nin yönetim organlarından olan Avrupa Birliği Konseyi (European Council) karıştırılmamalıdır. Council of Europe için bkz: <https://www.coe.int/en/web/about-us/who-we-are>. European Council için bkz: <https://www.consilium.europa.eu/en/history/?filters=1734#>, (E.T: 11.10.2020).

yapma konusunda isteksiz davranarak Komisyon önerisini tekrar reddetmiştir. Fakat kısa bir müddet sonra gerçekleşen Ulaştırma Konseyi toplantısında üye ülkelerin Ulaştırma Bakanları, son taslaktaki bazı detayların revize edilmesi hususunda ortak karar vermişlerdir.¹⁵⁷

Bu kararın ardından 18 Ocak 1993 tarihinde; tarafsızlık, şeffaflık ve ayrımcılık yapmama ilkelerine sadık kalınarak havayolu işletmelerinin yoğun topluluk havaalanlarına erişimini sağlamak için, slot tahsisini düzenleyen ve aynı zamanda IATA WSG kurallarına dayanan¹⁵⁸ düzenlemeler getirilmiş ve EEC 95/93 sayılı Tüzük ihdas edilmiştir.¹⁵⁹

1996 yılında AB Konseyi, Avrupa Ortak Hava Sahası (ECAA) oluşturarak yeni imkanlar ve pazarlar sağlamak için AB aday ülkeleri, İzlanda, Norveç ve Balkan ülkeleri ile çok taraflı bir anlaşma hazırlamak ve değerlendirmek üzere Avrupa Komisyonu'nu yetkilendirmiştir. Ortak hava sahasının oluşturulması ile havacılık pazarına erişim, trafik hakları, havaalanı hizmetleri, slot tahsisleri, rekabet kuralları, trafik kısıtlamaları, emniyet ve güvenlik, tüketici hakları gibi farklı uygulamaların yerine, AB mevzuatı temelinde havacılık müktesebatının kabul edilmesi ve Avrupa bölgesinde havacılığın gelişmesi hedeflenmiştir.¹⁶⁰

Değişen havacılık dinamikleri sebebiyle 2004 yılında AB Komisyonu tarafından EC 793/2004 sayılı tüzükle slot uygulamalarına dair ek kurallar oluşturulmuştur. Bu değişiklikler ile slot sistemi hem tahsis hem de kullanım yönüyle daha esnek hale getirilmiş, koordinatörün etkisi ve slot tahsislerinin takip edilme süreçleri de geliştirilmiştir.¹⁶¹

Avrupa Komisyonu, 2007 ve 2008 yıllarında slot tüzüğünün uygulanmasına ilişkin bildirimleri incelemiş¹⁶² ve yürürlükteki slot tahsis kurallarının daha iyi uygulanmasını sağlamak, karmaşık noktalara açıklık getirmek üzere tebliğler sunmuştur.¹⁶³ Bu

¹⁵⁷ Gjemulla (ed.), 156-157.

¹⁵⁸ Philipp Moessner, "Slot allocation in the United States and Europe" (Yüksek Lisans Tezi, McGill Üniversitesi, 2005), 14.

¹⁵⁹ EEC Regulation No 95/93 of 18 January 1993, OJ L 14, 22.1.1993, p. 1-6.

¹⁶⁰ Gjemulla (ed.), 175-176.

¹⁶¹ EC Regulation No 793/2004 of 21 April 2004, OJ L 138, 30.4.2004, p. 50-60.

¹⁶² Paul Stephen Dempsey ve Ram S. Jakhu, (ed.), *Routledge Handbook of Public Aviation Law*, (New York: Routledge, 2016), 133.

¹⁶³ 23 Ocak 2007'de ve 30 Nisan 2008'de Avrupa Komisyonu, 793/2004 sayılı Tüzüğün (EC) işleyişi hakkında slot uygulamalarının tüm taraflarından yorumlarını almak için bir danışma uygulaması başlatmıştır. Ardından 'communication'(Tebliğ) yayınlamıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz: Communication

tebliğlerde ikincil ticaret ve slot hareketliliği için yeni kurallar oluşturularak birlik içinde yer alan havaalanı kapasitesinin verimli kullanımına yönelik yeni teklifler ve bununla birlikte slot koordinatörlerinin ve tarife düzenleyicilerinin bağımsızlığı, yeni katılan statüsündeki havayolu işletmelerinin tahsis sistemine girişlerinin hakkaniyet temelinde kolaylaştırılması da ele alınmıştır.¹⁶⁴

Ayrıca Avrupa Komisyonu, slot tüzüğünün işleyişini izlemeye devam edeceğini ve yeni düzenleme ihtiyacının denetleneceğini bildirmiş, buna paralel olarak mevcut sistemin 2010-2011 yıllarında gerçekleştirilen analizleri neticesinde tahsis sisteminin verimlilik bakımından iyileştirilebileceğini öngörmüştür. Bu kapsamda Avrupa Birliği Komisyonu 2011 yılında slot tüzüğünün yeniden biçimlendirilmesini gerektiğini dair rapor çalışması gerçekleştirmiştir.¹⁶⁵

Günümüzde ise Avrupa Birliği çapında, slot işleyişinde verimliliği arttırmak, slot sisteminin geleceği için yeni modeller, raporlamalar ve değişiklikler üzerinde çalışmalar devam etmektedir.

2.2.2. EEC 95/93 Sayılı Slot Tahsis Tüzüğü

Avrupa havacılık sektörünün son yıllarda istikrarlı bir şekilde büyümesiyle, havaalanı slot tahsislerinin adil şekilde gerçekleştirilememesi sebebiyle sorunlar yaşamaktaydı. Aynı zamanda havaalanı kapasiteleri gittikçe azaldığı için, havayolu taşıyıcıları arasında slotlar, değerli bir emtia muamelesi görmekte ve büyüyen hava trafiği için sınırlayıcı faktörlerden biri olarak görülmekteydi.¹⁶⁶

Avrupa Ekonomik Topluluğu Havacılık sektöründeki bu durumu değiştirmek üzere, AET ülkeleri arasında tercihi olarak uygulanan ve bağlayıcılığı bulunmayan IATA slot uygulama kuralları değerlendirilerek bu kurallara paralel biçimde oluşturulan EEC 95/93 Tüzüğü¹⁶⁷ ile topluluk üyeleri için slot uygulama kuralları hukuki zeminde

From The Commission To The European Parliament, The Council, The European Economic And Social Committee And The Committee Of The Regions, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0227:FIN:%20EN:PDF>, (E.T: 20.10.2020).

¹⁶⁴ ‘European Union European Commission Mobility and Transport, Air Slots ‘, https://ec.europa.eu/transport/modes/air/airports/slots_en (E.T: 20.10.2020).

¹⁶⁵ Impact Assessment of Revisions to Regulation 95/93 Final Report (Sections 1-12) March 2011, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/studies/doc/airports/2011-03-impact-assessment-revisions-regulation-95-93.pdf>, (E.T: 20.10.2020).

¹⁶⁶ Giemulla (ed.), 164.

¹⁶⁷15 maddeden teşekkül eden, ‘‘Topluluk Havaalanlarında Slot Tahsisi İçin Ortak Kurallar’’ isimli Tüzük için bkz: EEC Regulation No 95/93 of 18 January 1993, OJ L 14, 22.1.1993, p. 1-6.

düzenlenmiştir. İlgili tüzükle yeni slot uygulama kuralları bağlayıcılık kazanmış, slot tahsisine dair kavramlar belirlenmiş ve uygulamanın temel çerçevesini ortaya koymuştur.¹⁶⁸

- Bu tüzükle, slot uygulamalarına dair temel kavramlar olan; slot, yeni katılan, koordine edilen havaalanı, koordinasyon sezonları vb. kavramları tanımlamıştır. (EEC 95/93, madde 2).
- Tüzüğün 3. maddesiyle, havaalanında koordinasyon şartları belirlenerek üye devletler için koordinasyon belirleme süreçlerine dair bir çerçeve belirlenmiştir. (EEC 95/93, madde 3)
- AB içinde yer alan Koordine edilen havaalanlarında slot tahsisi, artık koordinasyon komitesi tarafından desteklenen, tarafsız ve bağımsız bir koordinatör tarafından gerçekleştirilecektir. (EEC 95/93, madde 5) Ayrıca bu koordinatör; slot izleme, slot tahsisi, uluslararası slot planlama toplantılarına katılma, tarafların slot tahsislerini incelemek istediği durumlarda gerekli bilgileri vermekle yükümlü kılınmıştır. (EEC 95/93, madde 4)
- Ayrıca, havaalanı kapasitesinin ölçütlerinin ve koordine edilen havaalanlarının yılda iki defa koordinasyon parametrelerinin belirleneceği düzenlenmiştir. (EEC 95/93, Madde 6)
- Tüzüğün 8. maddesi ile, AB çapında slot tahsis süreci belirlenmiştir. Bu maddeye göre bir havayolu işletmesi koordinatör tarafında onaylandığı şekilde tahsis edilen slotları işletirse bir sonraki eşdeğer sezon aynı slotları tekrar talep edebileceği (EEC 95/93, madde 8/1-a), bir havaalanında slotlar tüm talepleri karşılamıyorsa ticari amaçlı tarifeli ve charter seferlerin tercih edileceği (EEC 95/93, madde 8/2) ve münferit talepleri karşılamaya çalışacağı (EEC 95/93, madde 8/3) düzenlenmiştir.
- Ayrıca bu tüzüğün en tartışmalı maddelerinden biri olan 8/4. maddesinin, slotların takası ve devrini koordinatörün onayıyla mümkün kılmasının yanında, bu tür bir transferin parasal karşılığının hukuki bağlamda olup olmayacağı durumunu net bir biçimde ortaya koyamamıştır.¹⁶⁹ Bu

¹⁶⁸ Diederiks-Verschoor, 91-92.

¹⁶⁹ Ayrıca bu durum Birleşik Krallık'ta bir davaya sebebiyet vermiştir. İngiliz Yüksek Mahkemesi, 1999 yılında "*Regina vs. Airport Co-Ordination Ltd.*" davasında verdiği kararda, ekonomik olarak eşit değerlere sahip olmayan slotlarla da bir değişimin kabul edilebilir olduğuna, bu transferde tek bir önemli

transferlerin rekabeti koruma standartlarına sağlaması gerektiğinden, tüzüğün temelinde oldukça sınırlı bir transfer düzenlemesi olduğu varsayılmaktadır.¹⁷⁰ Bununla birlikte 'Yeni Katılan' statüsündeki havayolu işletmeleri içinde 2 sezonluk bir transfer kısıtlaması öngörülmüştür. (EEC 95/93, madde 8/5)

- Bununla birlikte slot tahsisinin yapıldığı bir havaalanında, her bir koordineli dönem için slot havuzu oluşturulması (EEC 95/93 madde 10/1); kasti olarak kullanılmayan, kullanılmayışı haklı bir sebebe dayanmayan ve iade edilen slotların havuza eklenmesi (EEC 95/93 madde 10/2 ve 10/5), slotlar için %80 kullanımın 'Büyükbaba Hakları' kapsamında¹⁷¹ bir dahaki eşdeğer dönem için talep hakkı oluşturacağı (EEC 95/93 madde 10/3), %80 kullanımı sağlayan ve historik slot sahibi olan havayolu işletmelerinin haklarına hanel getirmeden yeni katılan statüsündeki havayolu işletmelerine talepleri %50'den az olmadıkça havuzdaki slotların %50'sinin tahsis edileceği (EEC 95/93 madde 10/8) düzenlenmiştir.

2.2.3. Avrupa Birliği Slot Uygulama Tüzüğü'nün Değişim Süreci

Hukuki olarak EEC 95/93 sayılı Tüzük ile başlayan AB slot koordinasyon süreci, fiiliyatta uygulamayı etkileyen olaylar ve giderilmesi gereken bazı eksiklikler sebebiyle EEC 95/93 temelinde günümüze dek yeni tüzükler aracılığıyla 6 defa değiştirilmiştir.¹⁷² Bu değişikliklerden münferiden bahsedilmesi, değişim sürecinin anlaşılması açısından daha faydalı olacaktır.

kriter olarak takas edilen slot sayısının eşit olması gerektiğine hükmetti. Bu karar, yeni katılan statüsündeki havayolu şirketleri ile diğer havayolu şirketleri arasında adil olmayan hayali anlaşmalara sebebiyet vereceği düşüncesiyle eleştirilere maruz kalmıştır. Fakat bu durum 95/93 sayılı Yönetmeliğin ilgili maddesine yönelik değişikliğin (COM (2001) 335) yürürlüğe girmesiyle bu tartışmanın gerekçeleri, bu tip işlemlerin açıkça yasaklanması ile ortadan kalkmıştır. Giemulla (ed.), 165.

¹⁷⁰ Katja Brecke, "Airport Slot Allocation: Quo Vadis, EU." Air & Space L: 36, (2011), 196. <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.kluwer/airlaw0036&div=28&id=&page=>, Hein Online Veritabanı, (E.T: 22.9.2020).

¹⁷¹ Giemulla (ed.) 157. Ayrıca bu kural 'use it or lose it' olarak da bilinmektedir.

¹⁷² Bu değişiklikler, aşağıda inceleneceği üzere bazı gereklilikler takiben diğer tüzükler aracılığıyla yapılmıştır. Bu değişiklikler, EEC 95/93 sayılı Tüzüğe eklemeler yapılarak ya da EEC 95/93 sayılı Tüzüğün bazı maddelerini başka tüzükler ile kaldırarak gerçekleştirilmiştir. Bu sebeple çalışmamızdaki 'değişiklik' ibaresinin bu kapsamda anlaşılması gerekmektedir. Özetle bu tüzüklerin niteliğinin EEC 95/93 sayılı Tüzüğe değişiklik getirmek ve zamanın gerekliliğine adapte etmek olacağı söylenebilecektir.

2.2.3.1. EC 894/2002 Sayılı Tüzük ile Yapılan Değişiklik

EEC 95/93 sayılı Tüzük'te ilk değişiklik, ABD'de vuku bulan 11 Eylül terör eylemlerini takiben ABD hava sahasının kapatılmasının etkisiyle havayolu işletmelerinin AB havaalanlarında tahsis edilmiş slot haklarının korunmasını sağlamak amacıyla 2002 yılında gerçekleştirilmiştir.

11 Eylül saldırısının gerçekleşmesinin ardından Amerikan hava sahası 14 Eylül 2001 tarihine kadar dört gün süreyle hava trafiğine kapatılmış¹⁷³ ve uçak kaçırma hadiseleri Avrupa, ABD ve Ortadoğu sahasında gerçekleşen hava taşımacılığında önemli bir düşüşe sebebiyet vermiştir.¹⁷⁴ Bu nedenle havayolu işletmeleri, 2001 yaz sezonundaki slotları yeterli seviyede kullanamamış, sonuç olarak EEC 95/93 Tüzüğü'nün 10/3. maddesi uyarınca bunları iade etmek ve historik haklarını kaybetmek durumuyla yüz yüze gelmişlerdir.

Bununla birlikte, EEC 95/93 Tüzüğü'nün 10/5-a maddesi, havayolu işletmesi için öngörülemeyen ve kaçınılmaz koşullara dayanıyorsa ve bu sebeplerden biri hava sahasının kapatılması ise istisnaen koordinatörlerin bağımsız ve tarafsız değerlendirmesi ile hakkın kaybını engellemektedir. Fakat bu maddede koordinatörün değerlendirme yetkisi olması sebebiyle topluluk içinde ihtilafların çıkmasını önlemek için EEC 95/93 Tüzüğü'ne yapılan bir değişiklikle 10-a maddesi eklenmiştir.

Bahse konu olan değişikliği gerçekleştiren EC 894/2002 Tüzüğü ile havayolu işletmelerinin 2001 yaz tarifesinden beri var olan slot haklarının kullanım şartlarının sağlanması aranmaksızın 2002-2003 tarife döneminde de korunmasına imkân verilmiştir.¹⁷⁵

2.2.3.2. EC 1554/2003 Sayılı Tüzük ile Yapılan Değişiklik

EEC 95/93 sayılı Tüzük'te ikinci değişiklik ise, 2003 yılında başlayan Irak Savaşı'nın ve ölümcül bir bulaşıcı hastalık olarak ortaya çıkan SARS salgınının havacılık faaliyetlerini ciddi ölçüde etkilemesiyle gerçekleştirilmiştir. Havayolu işletmeleri talep düşüşü sebebiyle uçuşları gerçekleştirememiş ve EEC 95/93 Tüzüğü'nün 10/3. Maddesi uyarınca slotları iade etmek ve historik haklarını kaybetmek durumuyla yüz

¹⁷³ Sally Donnelly, "The Day the FAA Stopped the World", TIME Dergisi: 14 Eylül, 2001, <http://content.time.com/time/nation/article/0,8599,174912,00.html>, (E.T: 29.12.2020).

¹⁷⁴ Gjemulla (ed.), 167-168.

¹⁷⁵ EC Regulation No 894/2002 of 27 May 2002, OJ L 142, 31.5.2002, p. 3-3

yüze gelmişlerdir. Önceki değişikliğe benzer bir şekilde, ilgili tüzüğün 10/5-a maddesinde koordinatörlerin uygun bulmasının gerekliliği, Avrupa çapında farklı uygulamaların olması hususunda endişe oluşturmuştur. Bu sebeple Komisyon, 22 Temmuz 2003 tarihli EC 1554/2003 Tüzüğü aracılığıyla öngörülemeyen olaylar nedeniyle talepte yaşanan düşüşün olumsuz etkilerini ortadan kaldırmak üzere EEC 95/93 Tüzüğü'ne 10-b maddesini eklemiştir.¹⁷⁶

Böylece EC 1554/2003 sayılı bu tüzük ile AB havaalanlarında tahsis edilen 2003 ve 2004 sezonu için kullanım hakkı bulunan slotlara dair mevcut kötü durumdan etkilenen havayolu işletmelerinin gerekli kullanım şartlarını sağlayamaması nedeniyle slot haklarının kaybedilmesi engellenmiştir.¹⁷⁷

2.2.3.3. EC 793/2004 Sayılı Tüzük ile Yapılan Değişiklik

EEC 95/93 sayılı tüzük'teki üçüncü değişiklik; koordinatörlerin bağımsızlığı, yeni giren havayolu işletmelerinin statüsü, slot hareketliliği ve slot tahsis prosedürünün işleyişi dahil olmak üzere bir dizi önemli noktada mevcut slot tahsis rejiminin uygulanmasına açıklık ve kapsamlı bir teknik revizyon getirmek amacıyla 2004 yılında EC 793/2004 sayılı Tüzük ile yapılmıştır.¹⁷⁸

Bu tüzükle yapılan değişiklikle, prosedürlerin şeffaf ve adil bir şekilde olmasını hedeflemiştir. Bu değişiklik, özellikle tahsis için mevcut slot kapasitesinin belirlenmesine, slot tahsislerinin ve slotların doğru kullanımının izlenmesi süreçlerine etkide bulunmuştur.¹⁷⁹

Getirilen yeni düzenlemeler, öncelikle slot sistemini tahsis ve uygulama açısından daha esnek hale getirmiştir. Bununla birlikte bağımsız olan koordinatörlerin rolünün belirlenmesini ve slot haklarının devamı için önemli olan slot izleme sürecini kolaylaştırmıştır. (EC 793/2004, madde 4/1) Bu tüzükle ayrıca, rekabet korumak için slot tahsis kriterleri arasında daha net tanımlar ve öncelikler belirlemiştir.¹⁸⁰

¹⁷⁶ Gjemulla (ed.), 168-169.

¹⁷⁷ EC Regulation No 1554/2003 of 22 July 2003, OJ L 221, 4.9.2003, p. 1–1.

¹⁷⁸ Mendes de Leon, s. 128.

¹⁷⁹ EC Regulation No 793/2004 of 21 April 2004, OJ L 138, 30.4.2004, p. 50–60.

¹⁸⁰ Diederiks-Verschoor, 92.

Bu tüzük yerleşik hava taşıyıcılarının¹⁸¹ belirli koşullar altında büyükbaba hakları statüsündeki slotları yeniden zamanlama ihtimali tanımış, havaalanlarına adil erişim sağlamak için gerekli olan şeffaf ve adil piyasa mekanizmalarının yokluğundan ötürü slot takaslarını açıkça yasaklamış ve rekabet koşullarının kötüleşmesini önlemek amacıyla slot ticareti yasak olmasına rağmen havayolu işletmeleri arasında takas edilmiş gibi gösterilen yanıltıcı işlemleri engellemiştir.¹⁸²

Ayrıca tüzükte açıkça ortaya konduğu üzere kullanılan tahsisi sistemi; 'tarihsel tahsis hakları' ve 'kullan ya da kaybet' ilkelerine dayanmaktadır.¹⁸³ Bununla birlikte atanan slot koordinatörü de madde 8 ve 10'da belirtilen tahsis prosedüründen sorumlu olmuştur. Bu prosedüre göre önceki planlama döneminde slotları en az %80 oranında kullanan havayolu işletmelerine öncelik verileceği ve havayolu işletmelerinin gerekli kullanımı sağlamazsa slotların kullan veya kaybet kuralı sebebiyle slot havuzuna geri döndürüleceği düzenlenmiştir. (EC 793/2004, madde 8/1)

2.2.3.4. EC 545/2009 Sayılı Tüzük ile Yapılan Değişiklik

EEC 95/93 sayılı tüzük'teki dördüncü değişiklik ise 2009 yılında tüm dünyayı sarsan küresel ekonomik ve mali kriz sebebiyle 2009 yılı yaz dönemi tarifesi için AB havaalanlarında tahsis edilen slotların kullanılmamasının bir sonucu olarak havayolu işletmelerinin, 2010 yaz sezonu slotları üzerindeki haklarını kaybetmelerinin önüne geçmek için EC 545/2009 sayılı Tüzük ile gerçekleştirilmiştir.¹⁸⁴

2.2.3.5. EC 2020/459 Sayılı Tüzük ile Yapılan Değişiklik

EEC 95/93 sayılı Slot Tüzüğü'ndeki beşinci değişiklik ise, 2020 yılında alınan önlemler ve azalan talepler sebebiyle havacılık faaliyetlerinin durma noktasına geldiği COVID-19 salgını sürecinde yapılmıştır. AB havaalanlarında tahsis edilen slotların ve bilhassa Çin/Hong Kong rotasının neredeyse kullanılmıyor oluşu, slot hakları konusunda AB'yi önlem almaya zorlamıştır. Bu sebeple AB, 1 Mart- 24 Ekim 2020 tarihleri arasında slotların tahsis edilen havayolu işletmesi tarafından kullanılmış olarak kabul edileceğini EC 2020/459 sayılı tüzük ile düzenlemiştir.¹⁸⁵

¹⁸¹ Yerleşik Hava Taşıyıcısı (Incumbent Air Carrier): Bir havaalanında uzun süredir slot sahibi ve pazarda yerleşik olan hava taşıyıcısını ifade etmektedir.

¹⁸² Giemulla (ed.), 169.

¹⁸³ Brecke, 189.

¹⁸⁴ EC Regulation No 545/2009 of 18 June 2009, OJ L 167, 29.6.2009, p. 24–25.

¹⁸⁵ EU Regulation No 2020/459 of 30 March 2020, OJ L 99, 31.3.2020, p. 1–4.

2.2.3.6. EU 2020/1477 Sayılı Tüzük ile Yapılan Değişiklik

COVID-19 salgınının devam etmesi ve AB havaalanlarında beklenen trafik artışlarının gerçekleşmemesi sebebiyle AB ve diğer ülkelerin havayolu işletmeleri, 24 Ekim 2020 sonrası için slot haklarını kaybetme durumu ile tekrar yüz yüze kalmışlardır. Bu kapsamda son değişiklik, 30 Mart 2020 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Böylece, AB çapında koordine edilen havaalanları için tahsis edilen slotların, tahsis edildikleri havayolu işletmeleri tarafından 1 Mart 2020 ile 27 Mart 2021 arasındaki dönemde işletilmiş olarak kabul edileceği düzenlenmiştir.¹⁸⁶

2.2.4. AB’de İkincil Slot Ticareti

İkincil ticaret terimi, slot ticaretin havayolu işletmeleri arasında gerçekleştiği durumları ifade etmek için kullanılmaktadır. Güncel durumda bu slotları satın alabilir, satabilir, takas edebilir veya kiralayabilir. Bu konuda mevcut yasal çerçeve belirsizliğini korumaktadır. Bununla birlikte IATA WASG ve önceki kılavuzlarda, bedel karşılığında slot transferlerinin yalnızca ilgili ülkenin yasaları tarafından yasaklanmadıkları durumlarda yapılabileceğini düzenlemektedir. EEC 95/93 sayılı Tüzüğü 8/4-b maddesinde ise; slot devirleri, takasları, satışları hususunda üye devlet tarafından konulan sınırlamalara uyulması gerekmektedir. Bu nedenle, bağlayıcı olmayan WASG kuralları yerine, bu tüzük ilgili ülkenin yasalarına refere etmektedir.¹⁸⁷

1999 yılında İkincil ticaret için dönüm noktası niteliğindeki bir karar olan, ‘Guernsey Davası’ olarak adlandırılan “*Regina vs. Airport Co-Ordination Ltd.*” davasında hâkim verdiği kararda, 95/93 sayılı Tüzük’te ‘serbestçe değiş tokuş edilen’ kelimelerinin açık kullanıldığına, ekonomik olarak eşit değerlere sahip olmayan slotlarla da bir değişimin kabul edilebilir olduğuna, bu transferde tek bir önemli kriter olarak takas edilen slot sayısının eşit olması gerektiğine hükmetti.¹⁸⁸ Ayrıca bu slotlar, ‘Ay Işığı Slotları’ olarak bilinen önemsiz slotlar ile değiştiriliyor olsa bile karşılıklı bir transferin gerçekleşmesi yeterli olacaktır. Ay ışığı slotlarının takasına izin verilmekte ve böyle

¹⁸⁶ EU Commission Delegated Regulation No 2020/1477 of 14 October 2020, OJ L 338, 15.10.2020, p. 4–6.

¹⁸⁷ Brecke, 195.

¹⁸⁸ Giumulla (ed.), 165.

bir işlemle ilgili yaptırım ya da parasal karşılığın verilir verilmeyeceği hususu belirsizliğini muhafaza etmektedir.¹⁸⁹

Bununla birlikte Parasal değer karşılığında slot transferinin olup olmayacağı bir muamma olarak durmaktadır. Ancak Komisyon, slot tüzüğü kapsamında ikincil ticarete izin verme niyetinde olmadığını açıkça belirtmiştir. Fakat AB Komisyonu, 2008 tebliğinde şunu da kabul etmektedir: “*Mevcut tüzüğün metni, günün farklı zamanlarında ve diğer faktörlerden etkilenen slotlar arasındaki değer farklılıklarını yansıtma ve yapılan değişimler konusunda sessizdir.*”¹⁹⁰

Ayrıca, EC 793/2004 sayılı Tüzüğün 8-a maddesi, slotların bire bir esasında takas edilebileceğini düzenlemiştir. Fakat bu tüzüğün EEC 95/93 sayılı Tüzük'te gerçekleştirildiği değişikliklerle ‘*serbestçe*’ sözcüğü silindiğinden, takas meselesi daha problemli bir hale gelmiştir. Bunu yanında EC 793/2004 sayılı tüzükteki ‘*bire bir takas*’ ifadesinin tercihiyle, parasal değer karşılığında transferin engellenmesine yönelik bir girişim olduğu ve slotların hareketliliğini kolaylaştırmak için tüzükten kaynaklanan kavramsal belirsizliğin bir an önce sona erdirilmesi gerektiği söylenebilecektir.¹⁹¹

2.3. Amerika Birleşik Devletleri’nde Slot Uygulamaları ve Hukuki

Düzenlemeler

Federal Havacılık İdaresi (FAA), kapasitesi kısıtlı havaalanlarında hava trafiğini sınırlandırmak ve düzenlemek için slot uygulamalarından yararlanmaktadır. Bu kapsamda ABD’de slot uygulaması yapılan havaalanları; John F. Kennedy Uluslararası Havaalanı (JFK), La Guardia Havaalanı (LGA), Ronald Reagan Washington Ulusal Havaalanı (DCA)’dır. Buna ek olarak FAA, diğer havaalanlarında da hava trafik talebini izlemekte, resmi bir program incelemesi ve onay süreci uygulamaktadır. Bu havaalanları ise Chicago O’Hare Uluslararası Havaalanı (ORD), Los Angeles

¹⁸⁹ Brecke, s. 189. Ayrıca 1997 yılında Air UK, Heathrow havaalanında tuttuğu değerli slotları British Airways’e tahsis edilen aynı sayıda ekonomik olarak daha az değerli slotlar karşılığında takas etmiştir. Ve takas işlemi iptal edilmemiştir.

¹⁹⁰ Brecke, 196.

¹⁹¹ Brecke, 196.

Uluslararası Havaalanı (LAX), Newark Liberty Uluslararası Havaalanı (EWR) ve San Francisco Uluslararası Havaalanı (SFO)' dır. ¹⁹²

FAA, ABD yasaları, yönetmelikleri veya prosedürleriyle çelişmediği ölçüde genellikle WASG standartlarını izlemektedir. Dünyadaki eğilime benzer bir şekilde FAA, havaalanı seviyelerini ve takvim süreçlerini WASG çerçevesinde belirlemektedir. Bununla birlikte slot tahsis süreci büyük ölçüde historik slotlara veya havayolu işletmelerinin FAA düzenlemelerine uygun bir biçimde işlettiği slotlara dayanmaktadır. ¹⁹³

FAA nezdinde slot, belirli bir zamanda, belirli bir havaalanından kalkış veya iniş gerçekleştirme iznidir. Bu izin, planlı bir hava aracı operasyonu için belirlenmiş bir izindir ve hava trafik kontrolü bağlamında verilen rota kullanma ya da uçuş bölgelerinden yararlanma izinlerinden özel kurallara tabii olması yönüyle farklılık arz etmektedir. ¹⁹⁴

2.3.1. Slot Uygulamalarının Amerika Birleşik Devletleri'nde Tarihsel ve Hukuki Süreci

Amerika Birleşik Devletleri havaalanlarında uçuşlara dair ilk sınırlandırma, Washington Ulusal Havaalanı'nda havayolu işletmelerinin ve paydaşların gönüllü uygulamasıyla 1 Eylül 1966 tarihinde başlamıştır. Bu uygulamaya göre, aletli uçuşlar (IFR)¹⁹⁵ saatlik 60 uçuşla sınırlandırılmıştır. ¹⁹⁶

¹⁹² FAA Slot Administration,

https://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/ato/service_units/systemops/perf_analysis/slot_administration/, (E.T: 20.11.2020)

¹⁹³ WASG yalnızca Newark Liberty Uluslararası Havaalanı, John F. Kennedy Uluslararası Havaalanı, Los Angeles Uluslararası Havaalanı, Chicago O'Hare Uluslararası Havaalanı ve San Francisco Uluslararası Havaalanı için uygulanmaktadır. Ronald Reagan Washington Ulusal Havaalanı ve La Guardia Havaalanı, özel tahsis kurallarına tabiidir ve bu kurallar sürekli tahsis sağlamaktadır. Bu sebeple bu havaalanları WASG tahsisini takip etmez. Detaylı Bilgi için bkz: FAA Slot Administration,

https://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/ato/service_units/systemops/perf_analysis/slot_administration/, (E.T: 20.11.2020)

¹⁹⁴ FAA Slot Definition

https://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/ato/service_units/systemops/perf_analysis/slot_administration/slot_definition/ (E.T: 20.11.2020)

¹⁹⁵ Aletli Uçuş (IFR Flight): Aletli uçuş kurallarına göre icra edilen uçuşa denmektedir. Bu uçuşlar, aletli meteorolojik şartlar altında uçuşun idaresini sağlayan kurallar çerçevesinde gerçekleştirilen uçuşlardır. Bkz: DHMİ; *Havacılık Terimleri Sözlüğü*, 6.

¹⁹⁶ Philipp Moessner, "Slot Allocation in the United States and Europe", 25-26.

Geniş kapsamlı ilk sınırlandırma ise 1968 yılında Federal Havacılık İdaresi (FAA) tarafından “*High Density Traffic Rule*” adıyla oluşturulan düzenlemeler çerçevesinde başlamıştır. 1969 yılına gelindiğinde “*Yüksek Yoğunluk Kuralı*” çerçevesinde, ülkenin en yoğun beş havaalanında 06.00-00:00 arasında saatlik iniş-kalkış sınırlaması uygulanmaktaydı.¹⁹⁷

1978'den önce havayolu ulaşımı ve hizmetlerine dair düzenleme faaliyeti, ücretleri ve rotaları kontrol eden ve belirleyen Sivil Havacılık Kurulu (Civil Aeronautics Board) tarafından gerçekleştirilmekteydi. ABD Kongresi, sivil havacılığa dair katı düzenlemelerin ekonomik verimsizliklere yol açtığını ve iç hava taşımacılığı pazarının gelişimini engellediğini ifade etmekteydi. Bu sebeple ABD Kongresi havayolu endüstrisini serbestleştirmeye karar vermiştir. Sonuç olarak, 1978 yılında havayolu işletmeleri arasında daha rekabetçi bir piyasa ortamı yaratmayı amaçlayan “*Havayolu Serbestleştirme Yasası*” kabul edilmiştir.¹⁹⁸

Serbestleşmeyi takiben havaalanlarına artan talep, ABD’de ilk slot uygulamasını beraberinde getirmiştir. Washington Ulusal Havaalanı’nda ve iniş-kalkış faaliyetlerini düzenlemek için ‘slot’ kavramını ve slot tahsisini şekillendiren özel kurallar, 3 Kasım 1980 tarihinde FAA tarafından yayınlanmıştır.¹⁹⁹

Serbestleşme neticesinde slot sürecinin de içinde bulunduğu birçok hususta, rekabet temelli uyuşmazlıklar yaşanmaya başlamıştır. Bu uyuşmazlıkların olumlu sonuçlanamaması nedeniyle, 3 Ağustos 1981 tarihinde 15.000 üyeye sahip hava trafik kontrol kuruluşları yaklaşık 12.300 üyesiyle greve gitmiş ve hava trafiği meydana gelen bu durumdan olumsuz etkilenmiştir.²⁰⁰

Devam eden grevin etkisi sebebiyle “Geçici Operasyon Planı” kapsamında %80 seviyelerine düşürülen trafik yoğunluğu, 18 Şubat 1982 tarihinde FAA tarafından

¹⁹⁷ Yüksek Yoğunluk Kuralı (High Density Traffic Rule): 1968 yılında FAA tarafından ülkenin en yoğun 5 havaalanında iniş- kalkış faaliyetlerini sınırlandırmıştır. Bu kurala göre; Kennedy International (80), Chicago O'Hare (135), La Guardia (60), Newark (60), Washington National (60) iniş kalkış operasyonu ile sınırlandırılmıştır. Unutulmamalıdır ki bu sınırlandırmalar teknik anlamıyla slot uygulamalarını karşılamamaktadır. Slot uygulamaları daha ileri bir tarihte uygulanacak olup niteliği devir, tahsis ve haklar bakımından özel kurallara tabiidir. Bu yönüyle salt kısıtlama olarak algılanmamalıdır. Ayrıntılı bilgi için bkz: Achim, Czerny, (ed.), David Gillen ve Hans-Martin Niemeier, “*Airport Slots: International Experiences and Options for Reform*”, (Hampshire: Ashgate Publishing Ltd., 2008), 57.

¹⁹⁸ Moessner, “Slot Allocation in the United States and Europe”, 27-28.

¹⁹⁹ FAA Historical Chronology (1926-1996): https://www.faa.gov/about/history/chronolog_history/media/b-chron.pdf, (E.T: 20.12.2020).

²⁰⁰ Czerny, “*Airport Slots: International Experiences and Options for Reform*”, 57.

yayınlanan özel bir kuralla, hava trafik kontrolü için yürürlüğe koyulan bu planı değiştirmiştir. Böylece tekrardan slot tahsisinde ve iniş-kalkış faaliyetlerinde iyileşmeler hedeflenmiştir.²⁰¹

Şartlardaki iyileşmelere paralel olarak 10 Mayıs 1982 tarihinde FAA, havayolu işletmelerinin slotları satmalarına, satın almalarına ve transfer etmelerine izin veren deneysel bir program başlatmıştır. Fakat 6 Temmuz 1982 tarihine gelindiğinde FAA, alım-satım politikasını askıya aldığını, yalnızca slotların takasına veya ticaretine izin vermeye devam edileceğini duyurmuştur.²⁰²

Ulaştırma Bakanlığı 20 Aralık 1985 tarihinde dört yüksek yoğunluklu havaalanında slot tahsisine ilişkin yeni bir kural seti yayınlamıştır. Bu kurallara göre 1 Nisan 1986 tarihinden itibaren herhangi bir havayolu işletmesi; slotları satın alması, satması, ticaretini yapması veya kiralaması belirli transfer kısıtlamalarına tabi olan uluslararası ve kamu hizmeti nitelikli temel hizmet slotları hariç mümkün olmuştur. Ayrıca yeni slotların tahsisi için bir kura prosedürü²⁰³ de sağlanmıştır.²⁰⁴

Slot uygulamalarında nihai uygulama 1 Ekim 1999 tarihinde ‘*Yüksek Yoğunluklu Havaalanları düzenlemesi*’²⁰⁵ ile şekillenmiştir. Bu düzenleme, Yüksek yoğunluklu trafiği olan havaalanlarında slot tahsisi prosedürlerini düzenleyen önceki birçok düzenlemeyi değiştirmiş ve yeni kurallar getirmiştir.²⁰⁶

2.3.2. Amerika Birleşik Devletleri Slot Düzenlemeleri

14 CFR Yönetmeliği’nin S alt başlığı, slot uygulamalarının ABD’deki çerçevesini belirlemektedir.

İlk olarak, §93.213 alt bölümünde slota dair tanımlamalar yapılmıştır. Bu kapsamda:

²⁰¹ Moessner, 28-29.

²⁰² Ayrıca, “*Buy-and-Sell-Rule*” olarak bilinen kuralın deneysel denemesine tekabül etmektedir. Bkz: Moessner, 35-39.; Czerny, 57.

²⁰³ 14 CFR §93.225 düzenlemesi kapsamında Kura Prosedürü (Lottery of Slots): Yeni katılan statüsündeki havayolu işletmelerine ve slot havuzuna dönen tahsis edilmemiş slotları tekrar tahsis etmek için geliştirilen bir kura sistemidir. ABD tarafından iki adımlı olarak uygulanmaktadır. Bu çekilişe yerel (commuter) havayolu operatörü ve ABD merkezli havayolu işletmeleri katılabilmektedir. İlk aşamada mevcut slotların %15’i yeni katılan statüsündeki havayolu işletmelerine tahsis edilmektedir. Ardından geri kalan slotlar için kura yapılmaktadır. Bu kurada, önceliği kazanan tercih ettiği vakitteki boş slotu ve 5 dakika içinde 2 slotu daha seçmektedir. Yeni katılan statüsünde olanlar ise 4 slotu seçebilmektedir. Detaylı Bilgi için bkz: Moessner, 37.

²⁰⁴ Czerny, 57.

²⁰⁵ Kavramın İngilizcesi: High Density Airport Airports: Allocation of Slots (Final Rule)

²⁰⁶ Czerny, 57. Moessner, 48.

- Yeni katılan havayolu işletmesi, belirli bir havalimanında slotu olmayan ve 16 Aralık 1985 tarihinden sonra o havaalanında hiçbir slot satmayan veya bırakmayan bir havayolu işletmesi olduğu,
- Slot, Yüksek yoğunluklu havaalanlarından birinde belirli bir saat veya 30 dakikalık periyotta her gün bir iniş veya kalkış operasyonu gerçekleştirme anlamına geldiği,
- Sınırlı yerleşik taşıyıcı, uluslararası slotlar hariç olmak üzere, belirli bir havaalanında 12'den az slotu bulunduran veya işleten bir hava taşıyıcısı veya yerel operatörü anlamına geldiği söylenmektedir.

İkinci olarak, §93.215 alt bölümünde İlk slot tahsisine dair düzenlemeler yapılmıştır. Buna göre;

- Her hava taşıyıcısı ve yerel operatöre iade etmesi mümkün slotların tahsis edileceği,
- Havayolu işletmesinin FAA bildirimde bulunarak gelecek yıllarda Kennedy Uluslararası Havaalanı'nda tuttuğu bir slotu kalıcı olarak sezonluk bir slot olarak belirleyebileceği düzenlenmiştir.

Üçüncü olarak §93.217 alt bölümünde uluslararası işlemler ve geçerli sınırlamalar için slot tahsis şartlarından bahsedilmiştir. Bu kapsamda:

- Slotların yalnızca iniş ve kalkışın ülke dışında gerçekleştiği durumlarda, uçuşun devamı niteliğinde başka bir noktada havayolu işletmeleri tarafından kullanılabilmesi,
- İniş ya da kalkış noktasının ülke dışında bir nokta olduğu durumlarda bu servisin bir parçası olan slotların satılamaz, kiralanamaz veya başka bir şekilde devredilemez olduğu, yalnız takas edilebileceği,
- Uluslararası ikili anlaşmaların gerektirdiği durumlarda, talep edilen zaman dilimi içinde uluslararası tarifeli uçuşlar için La Guardia Havaalanında ek slotlar tahsis edileceği, kapasitenin müsait olması durumunda Kennedy Havaalanı için de uluslararası havayolu işletmelerine slot tahsisi yapılması gerektiği, hatta uluslararası yükümlülüklerin gerektirdiği durumlarda tahsis

edilmiş slotların yurt içi operasyonlarından alınıp uluslararası uçuşlara tahsis edileceği,

- Havayolu işletmesinin talep ettiği slot tahsis edilemeyip farklı bir zaman teklif edilirse, taşıyıcının teklif tarihinden itibaren 14 gün süresinin olacağı,
- Yabancı havayolu işletmelerine slot tahsisi ve değerlendirme süreçlerinde yapılacak muamelenin farklı sebeplerle değişebileceği ve bu hususta Ulaştırma Bakanlığı'nın haklarının saklı olduğu,
- Yerel ve yabancı havayolu işletmeleri tarafından yapılacak her slot talebinde ilgili havaalanını, haftanın günlerini ve istenen slotların kullanılacağı zaman aralığını yetkili makamlara bildirilmesi gerekliliği düzenlenmiştir.

Dördüncü olarak §93.221 alt bölümünde slotların transferinin şartlarından bahsedilmiştir. Buna göre,

- 1 Nisan 1986'dan itibaren geçerli olmak üzere, slotlar herhangi bir bedel karşılığında ve herhangi bir zaman dilimi için satın alınabilir, satılabilir veya kiralanabileceği,
- İşlemlerin FAA tarafından onaylanması ve slotun yeni kullanıcısı tarafından hangi amaçlar çerçevesinde kullanılacağını bildirilmesinin gerektiği,
- Devrin FAA tarafından onaylı olması, devrin rıza kabilinde olduğuna dair yazılı kanıtın sunulmasının zorunluluk olduğu,
- FAA'dan yazılı onay gelmeden devir işlemlerinin geçersiz olduğu ve slotların kullanılmayacağı,
- Slot Kurası çerçevesinde tahsis edilmiş slotların transfer edilmesinin belirli şartlar çerçevesinde mümkün olduğu,
- Herhangi bir kişinin slot satın alabileceği, satabileceği ve herhangi bir havayolu işletmesinin bunları kullanabileceği,

- Hangi şartlar altında bir havayolu işletmesinin yerel operatör olarak kabul edileceği,
- Kabul edilen slot zamana uygun olacak şekilde ilgili havaalanında kapı tahsisinin yapılmış olması gerektiği,
- - Hava Trafik Kontrolü kapsamında operasyon bilgilerinin slotlar bağlamında ilgili otoriteye verilmesinin gerektiği düzenlenmiştir.

Beşinci olarak, §93.223 alt bölümünde tahsis edilen slotların farklı sebeplerle geri çağırılması düzenlenmiştir. Buna göre,

- Slotların mülkiyet hakkını temsil etmediğini, FAA'nın sıkı kontrolüne tabi bir işletme ayrıcalığı olduğu,
- Uluslararası veya temel hava hizmeti için slotlar sağlamak veya slotları ortadan kaldırmak gibi Bakanlığın operasyonel ihtiyaçlarını karşılamak için slotlar herhangi bir zamanda geri çekilebileceği,
- Uluslararası operasyonlar kapsamında slotlara ihtiyaç duyulması durumunda, tahsis edilmiş slotların geri çekilmesinden önce, iade edilen slotlar ya da önceden geri çağırılan slotların tahsis edileceği,
- Her havaalanında havayolu işletmeleri ve yerel operatörler için ayrı slot havuzları oluşturulacağı,
- Uluslararası ve temel hava hizmeti operasyonları için gerekli slotlar, diğer uluslararası veya temel hava hizmeti operasyonlarında kullanılmak üzere geri çağırılmaktan muaf olduğu düzenlenmiştir.

Altıncı olarak §93.224 alt bölümünde slotların iade şartlarından bahsedilmiştir. Bu kapsamda,

- Slotun iadesi gerektiğinde, slotun hangi tarihten itibaren kullanılmayacağını bildirilmesi gerektiği,
- Diğer havayolu işletmelerinin lehine gönüllü bir şekilde, onlar tarafından kullanılmak üzere slotların iade edilebileceği düzenlenmiştir.

Yedinci olarak §93.225 alt bölümünde tahsis edilmemiş slotlara ilişkin slot kurasının(çekilişinin) şartları ortaya koyulmuştur. Buna göre,

- FAA, yılda iki defadan fazla olmamak üzere, dağıtım için yeterli slotun mevcut olduğunu belirlediğinde, slot kurası kapsamında tahsis edeceği,
- Slot seçim sırasını belirlemek için rastgele bir piyango yapılacağı,
- Slot tahsisi çekilişlerinin, hava yolu işletmeleri ve yerel operatörler için ayrı çekilişlerle yapılması gerektiği,
- FAA, çekiliş tarihini ilan eden bir duyuruyu Federal Sicil’de yayınlayacağı,
- Çekilişe katılımın, hizmet sağlayan her ABD havayolu işletmesi veya yerel operatör için mümkün olduğu, ayrıca ikili anlaşmaların öngördüğü durumlarda istisnaen yabancı havayolu işletmelerinin de katılabileceği düzenlenmiştir.

Sekizinci olarak §93.227 alt bölümünde Slot kullanımı ve kaybı düzenlenmektedir. Bu kapsamda,

- İki aylık bir dönem boyunca geçen sürenin %80'inden yararlanılmayan herhangi bir slotun FAA tarafından geri çağrılacağı,
- Operasyonlara yeni başlayan havayolu işletmeleri için ilk 90 gün ve grev sebebiyle faaliyet gösteremeyen havayolu işletmelerinin grev sona erene dek bu kuraldan muaf tutulacağı,
- İflas kanunlarına göre koruma talebinde bulunan havayolu işletmelerinin durumunun ne olacağı,
- Devir işlemleri gerçekleştirilen slotların geri çağrılmayacağı,
- Slotları FAA tarafından geri çağrılmış havayolu işletmelerinin slot kullanımını durdurmaları gerektiği düzenlenmiştir.

2.4. Türkiye’de Slot Uygulamaları ve Hukuki Düzenlemeler

Slot uygulamaları, Türkiye’nin coğrafi olarak önemli rotalarını barındıran bir konumda yer alması ve 90’lı yıllar itibariyle gelişen havacılık pazarı sebebiyle önemli bir mesele haline gelmiştir. Havayolu taşımacılığına artan talep ve neticesinde ortaya çıkan terminal, pist ve apron imkanları bakımından kısa sürede giderilemeyecek kapasite yetersizlikleri, Türkiye’deki havaalanları için slot uygulama süreçlerinin başlatılmasına neden olmuştur.

Özellikle geçmişte Türkiye’nin yurtdışına açılan kapısı ve slot uygulamalarının ülkemizde ilk başlama noktası olan Atatürk Havalimanı, Doğu- Batı ve Kuzey- Güney aksında yolcu ve yük transfer merkezi konumunda yer almaktaydı. Havayolu sektörü için önemli tarihlerden biri olan 2004 yılında, Türkiye havayolu yolcu trafiğinin %34’ü yalnızca bu havaalanından gerçekleşmiştir. Bununla birlikte AB çapında alınan çevre koruma ve gürültü kuralları sebebiyle gece uçuşlarının kısıtlanması, AB’den başlayan veya AB’de biten seferler için bazı zaman aralıklarının yoğunlaşması durumunu ortaya çıkarmıştır. Ayrıca turizme yapılan yatırımlar sebebiyle 40 Milyon civarında turistin ülkeye havayolu ile geleceği hesaplanmaktaydı.²⁰⁷ Tüm bu verilerin ve tahminlerin etkisiyle slot uygulamaları Atatürk Havaalanı’nda başlatılmıştır.

Günümüz itibariye Türkiye’de koordine edilen ve tarifesi düzenlenen 8 Adet havaalanı bulunmaktadır. Bu havaalanlarından; Ankara Esenboğa, İzmir Adnan Menderes, Milas-Bodrum, İstanbul Sabiha Gökçen²⁰⁸ ve Dalaman tarifesi düzenlenen havaalanı; Antalya yaz tarife döneminde koordine edilen, kış tarife dönemi tarifesi düzenlenen havaalanı; İstanbul ve İstanbul Atatürk²⁰⁹ koordine edilen havaalanı statüsündedir.²¹⁰

²⁰⁷ 7/7305-12568 sayılı yazılı soru önergesine B.11.0.APK.0.10.01.610-01/ 1292- 29190 sayılı Ulaştırma Bakanlığı’nın cevabı için bkz: <http://www2.tbmm.gov.tr/d22/7/7-7305c.pdf> , (E.T: 03.11.2020)

²⁰⁸ Detaylı bilgi için bkz: (SHT- SLOT, madde 16/1): Sabiha Gökçen Havaalanı 2010 kış tarife dönemi itibariyle; yaz ve kış tarife dönemlerinde tarifesi düzenlenen havaalanı statüsündedir.

²⁰⁹ İstanbul Atatürk Havaalanı, tarifeli ve tarifersiz iç ve dış hat yolcu taşımacılığına yönelik seferlere 3 Mart 2019 saat 00:00 itibariyle sonlandırılmıştır. Bu sebeple Atatürk havaalanındaki slotlar trafik akışı düzenlenerek İstanbul havaalanına aktarılmıştır. Bu süreçte İstanbul Havaalanı için 3 Mart 2019 saat 00:00 itibariyle slot tahsisine esas saatlik kapasite değeri 40 iniş 40 kalkış toplam 80 olarak belirlenmiştir. Günümüzde ise Atatürk Havaalanı aktif olarak ticari uçuşlarda kullanılmadığı için slot uygulamaları yapılmamaktadır. Detaylı bilgi için bkz: <https://hava.ist/blog/istanbul-havalimani-icin-tarihler-belli-oldu> , E.T: (14.12.2020).

²¹⁰ SHT- SLOT, madde 16/1. Ayrıca SHT- Slot Talimatı henüz günümüzdeki şartlara göre güncellenmediği için ilgili maddede, Atatürk Havaalanı koordine edilen statüsünde bir havaalanı olarak düzenlenmektedir. Bunun yanında önceki talimatta (2011 tarihli DHMİ- AIC-B-06/11), Kayseri-

Ülkemizdeki havacılık faaliyetleri ve düzenlemeler, 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve bu kapsamda yayımlanmış yönetmelikler ve talimatlar çerçevesinde yürütülmektedir.²¹¹

2.4.1. Türkiye’de Slot Uygulamalarının Tarihsel ve Hukuki Süreci

Türkiye’de slot uygulamaları farklı süreçler geçirerek günümüzdeki nihai halini almıştır. Geçmiş yıllarda hukuki bağlamda slot uygulamalarına dair temel uygulama yetkisi, 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun²¹² ile düzenlenerek Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından yetkilendirilmesiyle DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmekteydi.²¹³

703 sayılı Kanun Hükmünde Kararname’nin 89.ncu maddesi gereği yapılan değişiklik ile bu kanunun adı "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ile İlgili Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun" olarak değiştirilmiş ve slot uygulamasına dayanak teşkil eden madde de dahil olmak üzere birçok madde ilga edilmiştir.²¹⁴ Bu ilga düzenlemesi ardından Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemine geçilmesiyle birlikte 4. Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi’nin 441/c-8 maddesi ile slot uygulamaları, SGHM’nin hizmet birimleri görevleri arasında tekrar düzenlenmiştir.²¹⁵

Erkilet Havaalanı da koordine edilen havaalanı olarak düzenlenmekteydi. Detaylı bilgi için bkz: Uslu, s. 224.

²¹¹ 14.10.1983 Kabul tarihli, 19.10.1983 Resmî Gazete Yayım tarihli, 18196 yayım sayılı, 2920 Sayılı Sivil Havacılık Kanunu. Ayrıca bkz: <http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1--tarihce>, (E.T: 17.12.2020).

²¹² 10.11.2005 Kabul tarihli, 18.11.2005 Resmî Gazete yayım tarihli, 25997 yayım sayılı, 5431 Sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat Ve Görevleri Hakkında Kanun.

²¹³ 18.11.2005 tarihli ve 5431 Sayılı Kanun’da, 02.11.2011 tarihli 661 sayılı KHK ile bazı değişiklikler yapılmıştır. Bu değişikliklerden birisi de slot uygulamaları hususunda gerçekleştirilmiştir. Değişiklikten önce 5431 sayılı Kanun’un 9/h maddesine göre: “*Trafiği yoğun hava alanlarında slot uygulanmasını sağlamak, bu konuda gerekli düzenlemeleri yapmak ve takip etmek.*” doğrudan SHGM bünyesindeki Hava Ulaşım Daire Başkanlığında iken, 661 sayılı KHK değişikliğindeki: “*Trafiği yoğun hava alanlarında slot uygulanmasına ilişkin gerekli düzenlemeleri yapmak ve slot uygulanmasını sağlayacak kurum ve kuruluşların Bakan onayı çerçevesinde yetkilendirilmesine ilişkin iş ve işlemleri yürütmek*” ibaresiyle, SHGM haricinde bir kurumun yetkilendirilmesinin önü açılmıştır. Böyle DHMİ, SHGM tarafından slot uygulamalarını sağlama hususunda yetkilendirilebilmiştir. Bkz: 24/10/2011 kabul tarihli, 02.10.2011 Resmî Gazete yayım tarihli, 28103 yayım sayılı, 661 karar sayılı Kanun Hükmünde Kararname.

²¹⁴ 02.7.2018 tarihli, 703 sayılı Anayasada Yapılan Değişikliklere Uyum Sağlanması Amacıyla Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname’nin 89 uncu maddesi kapsamında değişiklikler yapılmıştır. Bkz: 02.07.2018 Kabul tarihli, 09.07.2018 Resmî Gazete yayım tarihli, 30473 yayım sayılı, 703 karar Sayılı, Anayasada Yapılan Değişikliklere Uyum Sağlanması Amacıyla Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname.

²¹⁵ CBK 4, Madde 441/c-8: “*Trafiği yoğun hava alanlarında slot uygulanmasına ilişkin gerekli düzenlemeleri yapmak ve slot uygulanmasını sağlayacak kurum ve kuruluşların Bakan onayı*

Türkiye’deki slot uygulamalarının tarihsel süreç içindeki değişiminin incelenmesi, slot uygulamalarının idari ve hukuksal yapısındaki değişiklikleri anlama açısından önem arz etmektedir. Bu sebeple uygulamaya ilişkin bazı önemli değişiklikleri dönemsel olarak incelemek, idari ve hukuki değişimin adımlarını anlamak için makul olacaktır.

2.4.1.1. 1992- 2005 Döneminde Slot Uygulamaları

DHMI’nin de koordinasyon görevini yürütmek istememesi ve bazı ülkelerdeki yaklaşımın benimsenmesi üzerine²¹⁶, Türk Havayolları Anonim Ortaklığı (THY) Genel Müdürlüğü bünyesinde Slot Koordinatörlüğü ve Atatürk Havaalanında Slot Koordinasyon Merkezi kurularak Türkiye’de ilk slot uygulamasına THY’nin yetkisi altında 27.03.1992 tarihli Bakanlık oluru ile 1992 yılı yaz sezonu itibariyle başlanmıştır.²¹⁷

Böylelikle, bir boyutuyla pazara girişleri düzenleme gücü niteliğinde olan slot tahsisi, THY ’ye verilmiş olmaktadır.²¹⁸ THY, kendisine verilen bu vazife 2006 yılında SHGM bünyesine devredilene dek IATA WSG kuralları ve EEC 95/93 sayılı Tüzüğü çerçevesinde gerçekleştirmiştir.²¹⁹

1990’lı yılların başında Türkiye’nin THY harici bir havayolu şirketi bulunmamaktayken ilerleyen yıllarda Ulaştırma Bakanlığı’nın Bölgesel Havacılık Projesi ile birlikte özel havayolu işletmeleri faaliyet göstermeye başlamıştır. Özel havayolu işletmelerinin slot taleplerinin ortaya çıkmasıyla, THY’nin rakipsiz bir şekilde faaliyet gösterdiği zamanların aksine slot tahsis yetkisini elinde

çerçevesinde yetkilendirilmesine ilişkin iş ve işlemleri yürütmek.”, Bkz: 15.07.2018 Resmî Gazete yayım tarihli, 30479 yayım sayılı, 4 Sayılı Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar İle Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi.

²¹⁶ Suat Uslu, “Türkiye’de Havaalanlarındaki Slot Sorunları ve Çözüm Önerileri”, Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler Dergisi, (50), 219-230. 223. (E.T: 03.11.2020)

²¹⁷ 7/7305-12568 sayılı yazılı soru önergesine B.11.0.APK.0.10.01.610-01/ 1292- 29190 sayılı Ulaştırma Bakanlığı’nın Cevabı.

²¹⁸ Ender Gerede, *Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması*, (Ankara: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları, 2015), 79. http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/yayinlar/SHGM_Havayolu_Tasimaciligi_Kitabi.pdf, (E.T: 05.11.2020)

²¹⁹ Cengiz, 1123.

bulundurmasının rekabeti bozucu bir etki doğuracağını²²⁰ ve havacılık pazarında sorun oluşturacağı düşünülmüştür.²²¹

2.4.1.2. 2005- 2011 Döneminde Slot Uygulamaları

2005 yılına gelindiğinde, Atlasjet ve THY arasında slotların adil bir biçimde dağıtılmadığı konusunda ihtilaflar meydana gelmiştir. Atlasjet, İstanbul'dan Ankara'ya gerçekleştireceği sefer sayısını dörde çıkarmak istemiş ve bunun için gerekli olan slotlar için THY'den slot talebinde bulunmuştur. THY, Atlasjet'ten gelen bu talebe cevap vermemiştir. Ardından havayolu işletmeleri ve yolcular bakımından tercih edilmeyen zaman dilimlerini önermiş ve sonrasında, Atlasjet'in bu uçuşları gerçekleştiremeyeceği hususunu sözlü olarak ilgililere iletmiştir.²²² Yaşanan bu tartışmalar THY bünyesindeki Slot Koordinasyon Merkezi'nin Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Hava Ulaşım Daire Başkanlığı bünyesine alınmasına yol açmıştır.²²³

Ulaştırma Bakanlığı'nın Ana Hizmet Birimi olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün dünyada yaşanan gelişmelere paralel olarak ülkemizde de sivil havacılık hizmetlerinin daha etkin ve güvenli bir ortamda sunulması ve SHGM'nin yeniden teşkilatlanması amacıyla²²⁴, 18.11.2005 tarihli 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun'un kabul edilmiştir. Böylece SHGM finansal açıdan özerk hale gelmiş ve kurum içerisinde hususi ana hizmet

²²⁰ Deniz Taşçı, Akansel Yalçınkaya, "Devletin Kurumsal Girişimciliği: Türk Havayolu Taşımacılığı Alanında Slot Tahsisine İlişkin Ardışık ve Çelişik Kurumsal İşler (1992-2010)", Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt/Vol.: 20- Sayı/No: 2 (173-196), 182-183. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1169309>, (E.T: 17.12.2020)

²²¹ 7/7305-12568 sayılı yazılı soru önergesine B.11.0.APK.0.10.01.610-01/ 1292- 29190 sayılı Ulaştırma Bakanlığı'nın Cevabı.

²²² Deniz Taşçı, Akansel Yalçınkaya, "Devletin Kurumsal Girişimciliği", 185.

²²³ Hülya Göktepe, "Hava Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Hukuku Kurallarının Uygulanması", Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi Yıl: 2007, Cilt: 7, 213 - 240, https://app.trdizin.gov.tr/dokuman-goruntule?ext=pdf&path=iszyC6h_XyiCkvthyLGCVfGYVN6z7vwPJVxk_oEFzHgIZXC80wmXKB9iz02RzIdTGmWiBqoRMqMeTr8BpxTvFhqIPuKtghbbs_FdpUUx1VM=, (E.T: 03.11.2020), 228.

Ayrıca bkz: 23.08.2005 tarihinde Ulaştırma Bakanlığı SHT-SLOT Talimatını yayımlanmıştır. DHMİ, talimatı esas alarak 01.01.2006 tarihinde Slot Uygulama Prensipleri Talimatını yürürlüğe koymuştur. 14.02.2006 tarihinde slot koordinasyonu THY'den alınarak talimat gereği kurulan Slot Koordinasyon Merkezine devredilmiştir. Cengiz, 1123.

²²⁴ Genel gerekçe ve madde gerekçeleri için bkz: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm ile Plan ve Bütçe Komisyonları Raporları (1/995), TBMM Dönem: 22, Yasama Yılı: 3, <https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d22/c088/tbmm22088115ss0940.pdf>, (E.T:17.05.2019).

birimleri ihdas edilerek ve görevler tanımlanarak şu anki yönetim yapısı oluşturulmuştur.²²⁵

Yapılan yeni teşkilatlanmanın ve THY nezdinde oluşan olumsuz intibanın slot uygulamalarına etkisi, yukarıda bahsedildiği üzere Slot Koordinasyon Merkezi'nin Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Hava Ulaşım Daire Başkanlığı bünyesine alınması şeklinde olmuştur. Slot Koordinasyonunun SHGM'ye devredilmesi, söz konusu yıllarda rekabete etkisi bakımından olumlu karşılanmıştır.²²⁶

Bu gelişmelerin akabinde 23.08.2005 tarihinde ilk Slot Uygulama Prensipleri Talimatı (SHT- SLOT) Ulaştırma Bakanlığı tarafından yürürlüğe koyularak, ilgili talimatta belirtildiği üzere ülke çapındaki havaalanlarında:

...apron, park sahası kapasiteleri ile hava sahası kapasitelerinin, koordinasyon ve tarife düzenleme kapsamına alınması durumunda tarifeli veya tarifersiz iç ve dış hatlarda sefer düzenleyen yerli ve yabancı tüm havayolu işletmeleri ile diğer kurum ve kuruluşlar tarafından IATA standartlarına uygun olarak en verimli şekilde kullanılmasını temin amacıyla...

Gerekli düzenlemeler yapılmıştır.²²⁷

Ülkemizdeki slot uygulamaları kapsamında slot sürecini yönetmek, tahsisleri gerçekleştirmek ve slotları koordine etmek amacıyla Sivil Havacılık Genel Müdürü tarafından bir Slot Koordinatörünün atanacağı; Slot Koordinatörünün sorumluluğunda, Slot Talep Değerlendirme Komisyonu²²⁸ temsilcilerinin katılımı ile koordinatörlüğünün görevlerini ve çalışmalarındaki prensipleri belirleyeceği ve Slot Koordinatörlüğünün Ulaştırma Bakanlığına bağlı olarak çalışmalarını tarafsız, adil ve şeffaf olarak yürütüleceği bahse konu olan talimatta ilk defa düzenlenmiştir.²²⁹ Bu

²²⁵ SHGM hakkında detaylı bilgi için bkz: "1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulan "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı", 1987 yılında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırılmıştır. 18 Kasım 2005 tarihine kadar Ulaştırma Bakanlığının Ana Hizmet Birimi olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, bu tarihte yürürlüğe giren 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile finansal açıdan özerk hale gelmiş ve şu anki yönetim yapısına ulaşmıştır." <http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1--tarihce> , (E.T: 03.11.2020).

²²⁶ Hülya Göktepe, "Hava Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Hukuku Kurallarının Uygulanması", 228.

²²⁷ Ömer Faruk Erol, *İdarenin Sivil Havacılık Alanında Hava Taşımacılığına İlişkin Faaliyetleri*, (İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2018), 243.

²²⁸ Slot Uygulama Prensipleri Talimatı Madde 4'e göre Slot Talep Değerlendirme Komisyonu, Ulaştırma Bakanlığı koordinesinde, SHGM Başkanlığında DHMİ Operasyonel Slot Ünitesi, Slot Koordinatörlüğü, Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği (TÖSHİD), İlgili Terminal İşleticisi, Yer Hizmet Kuruluşu temsilcilerinden oluşan bağımsız komiteyi tanımlamaktadır.

²²⁹ İlgili maddeye bkz: 23.08.2005 tarihli Slot Uygulama Prensipleri Talimatı (SHT- SLOT) Madde 22, <http://www.shgm.gov.tr/doc3/shtslot.doc>, (E.T: 28.12.2020). Bahse konu olan bu talimat ilerleyen yıllarda değişikliğe uğramıştır. İlk Slot Uygulama Prensipleri Talimatı Ulaştırma Bakanlığı tarafından oluşturulmuştur. İlerleyen yıllarda slot uygulamalarına ilişkin talimat DHMİ tarafından çıkarılmaya

düzenlemenin asıl amacı, slot uygulamalarının EC 95/93 ve değişiklikler getiren EC 793/2004 sayılı Tüzüğün öngördüğü objektif tahsis kriterlerine dayandırılmasıdır.²³⁰

Slot Uygulama Prensipleri Talimatı çerçevesinde gerçekleşen slot uygulamaları, 17.06.2010 tarihine kadar SHGM kontrolünde devam etmiştir. Bu tarihten itibaren Slot uygulamaları, Ulaştırma Bakanlığı'nın 2003/5930 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı²³¹ ile Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ)'ne devredilmiştir.²³²

Devrin gerçekleşmesiyle birlikte, 2005 tarihli Ulaştırma bakanlığı Slot Uygulama Prensipleri Talimatı iptal edilmiş²³³, 17.06.2010 tarihinde “DHMİ Genel Müdürlüğü Slot Uygulama Talimatı” (SHT-SLOT) DHMİ tarafından yayınlamıştır. Bu talimat, AB'nin 95/93 sayılı Tüzüğü ve 793/2004 sayılı Tüzük değişikliği ile IATA slot kuralları ve standartları çerçevesinde hazırlanmıştır.²³⁴

Bu süreçte Koordinasyon Merkezinin DHMİ bünyesinde yer alması, rekabete ilişkin bazı endişelerin tekrar ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu endişenin, THY denetleme kurulu ve yönetim kurulu üyelerinin aynı zamanda DHMİ ve İlgili Bakanlıkta üst kademelerde yer alması ve aralarında yakın ilişkilerin var olması sebebiyle ortaya çıktığı söylenebilecektir.²³⁵

Koordinasyon süreçlerinin yasal bir zemin oluşturulmadan ve kanunda bir değişiklik yapılmadan²³⁶ doğrudan DHMİ tarafından yürütülecek olması, idare hukuku bağlamında ‘yetki tecavüzü’ olarak ele alınabilecektir.²³⁷

başlanmıştır. Dolayısıyla son Talimat olan Slot Uygulama Talimatı (SHT-SLOT) güncel hali olup, Slot Uygulama Prensipleri Talimatı ile karıştırılmamalıdır.

²³⁰ Suat Uslu, “Türkiye’de Havaalanlarındaki Slot Sorunları ve Çözüm Önerileri”, 223.

²³¹ 23.06.2003 tarihli, 24.07.2003 Resmî Gazete yayım tarihli, 25178 yayım sayılı, 2003/5930 karar sayılı Bakanlar Kurulu Kararı.

²³² Detaylı bilgi için bkz: <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/slot/Hakkimizda.aspx> , (E.T: 28.12.2020).

²³³ Rekabet Kurulu 11-65/1692-599 Sayılı Kararı, 2011, <https://www.rekabet.gov.tr/Karar?kararId=44d21130-0543-4384-83b7-63e55c2b0a87> ,s.3. (E.T: 12.11.2020).

²³⁴ Uslu, 224.

²³⁵ Ömer Faruk Erol, *İdarenin Sivil Havacılık Alanında Hava Taşımacılığına İlişkin Faaliyetleri*, 244.

²³⁶ Devlet Denetleme Kurulu (DDK) 08/06/2011 Tarih ve 2011/2 Sayılı Araştırma ve İnceleme Raporu. Bu raporda, kanuni düzenleme yapılmadan slot uygulamalarının DHMİ'ye devriyle ilgili olarak Ulaştırma Bakanlığı eleştirisi hakkında bkz: s.314. “*Kanunda herhangi bir değişiklik olmadığı halde slot uygulamasına ilişkin yetkinin DHMİ'ye devredilmesi işlemi Kanuna aykırıdır. Zira, yürürlükte olan bir Kanunun açık hükmüne rağmen bir nevi kanun koyucu yerine geçilerek işlem tesis edilmiştir.*” (Aktaran:) Taşçı ve Yalçınkaya, 188.

²³⁷ Cengiz, s. 1125.; Ayrıca bkz: İdare adına irade beyanında bulunmaya yetkili bir idari merci ya da kamu görevlisi, diğer bir idari merciinin ya da kamu görevlisinin görev alanına giren bir konuda karar vermesine “yetki tecavüzü” denilmektedir. Yetki tecavüzü, idari işlemin esas olarak yok hükmünde sayılmasını gerektirmemekte, ağır ve açık yetki tecavüzü olarak nitelenebilecek yetki sakatlıklarının

Bununla birlikte, 18.11.2005 tarihli ve 5431 Sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanunun 9. maddesi kapsamında SHGM Hava Ulaşım Daire Başkanlığı'nın görevleri belirtilirken, trafiği yoğun hava alanlarında slot uygulanmasını sağlamak, bu konuda gerekli düzenlemeleri yapmak ve takip etmek yalnızca SHGM'nin yetkisinde bir işlem olarak düzenlenmekteydi. 24.10.2011 tarihli ve 661 sayılı KHK'nın 68 maddesiyle yapılan değişiklikle, slot uygulanmasını sağlayacak kurum ve kuruluşların Bakan onayı çerçevesinde yetkilendirilmesine ilişkin iş ve işlemleri Hava Ulaşım Daire Başkanlığı'nın gerçekleştirebileceği düzenlenmiştir. Böylece 661 sayılı KHK ile DHMİ'nin yetkilendirilmesine hukuken imkân sağlanarak, yetki tecavüzüne sebebiyet verebilecek boşluklar ortadan kaldırılmıştır.²³⁸

2.4.1.3. 2011 Sonrası Slot Uygulamaları

Önceden bahsedildiği üzere, 2011 yılında yapılan 5431 sayılı kanundaki değişiklikle, Bakan onayı çerçevesinde slot uygulamalarında farklı kurum ve kuruluşları yetkilendirme yetkisi SHGM'ye verilmiştir. Bu değişiklikle slot uygulamalarını yürütmek üzere SHGM dışında bir kurum ya da kuruluşun bakan onayıyla SHGM tarafından yetkilendirilebileceği ve yetkilendirdiği kuruluşun bir özel hukuk tüzel kişisi olabilmesinin mümkün olduğu doktrinde belirtilmiştir.²³⁹

703 Sayılı KHK²⁴⁰ ile 5431 Sayılı Kanun'un adı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun olarak değiştirilmiştir. Bunun yanında bazı hükümleri mülga edilerek, Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemine geçilmesiyle birlikte yayımlanan 4 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi (CBK) içinde yeniden düzenlenmiştir. Böylece SHGM'nin ve özelinde 441/c-8 maddesiyle slot uygulamaları

vuku bulması durumunda işlemin yok hükmünde olduğu kabul edilmektedir. Turan Yıldırım (ed.), Melikşah Yasin, Nur Kaman, Eyüp Özdemir, Gül Üstün, Hüseyin Melih Çakır, Özge Okay Tekinsoy, *İdare Hukuku*, Güncelleştirilmiş 8. Baskı, (İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2020), 480. Ayrıca bkz: Yetki konusunda ağır sakatlıklar yapılan işlemlerin yok hükmünde sayılmasına neden olur. Bu tip açık ve ağır sakatlıkların içinde yetki tecavüzü hali de sayılabilir. Metin Günday, *İdare Hukuku*, 10. Baskı, (Ankara: İmaj Yayınevi, 2011), 167.

²³⁸ Taşçı/ Yalçınkaya, 188-189.; Erol, 244.; Cengiz, 1125.

²³⁹ Erol, 245.; Cengiz, 1125.

²⁴⁰ 02.7.2018 tarihli, 703 sayılı Anayasada Yapılan Değişikliklere Uyum Sağlanması Amacıyla Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 89 uncu maddesi kapsamında değişiklikler yapılmıştır. Bkz: 02.07.2018 Kabul tarihli, 09.07.2018 Resmî Gazete yayım tarihi, 30473 yayım sayısı, 703 karar sayısı, Anayasada Yapılan Değişikliklere Uyum Sağlanması Amacıyla Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname.

hususunda kurum ve kuruluşların Bakan onayı çerçevesinde yetkilendirilmesine ilişkin işlemleri gerçekleştirme yetkisine sahip Hava Ulaşım Daire Başkanlığı'nın idari teşkilat bağlamında CBK içinde yeniden düzenlendiği söylenebilecektir. Mevcut uygulamada ise, Bakan onayı ve SHGM Hava Ulaşım Daire Başkanlığı'nın yetkilendirmesi ile slot uygulamaları, DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından SHT-SLOT Talimatı kapsamında gerçekleştirilmeye devam edilmektedir.²⁴¹

Bununla birlikte, DHMİ tarafından çıkarılan Slot Uygulama Talimatı'nın (SHT-SLOT) 3. maddesinde hukuki dayanak olarak gösterilen; 3348 Sayılı Kanun'un 2011 yılında 655 sayılı KHK²⁴² ile ilga edilmesi, 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda Slot uygulamalarına dair doğrudan referans içermemesi ve 5431 Sayılı Kanun'da yapılan ilga işlemleri sebebiyle SHT-SLOT talimatı hukuki dayanak bakımından eksiklik bulunmaktadır. Bu sebeple eski ve eksiklik barındıran SHT-SLOT Talimatı 4 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesine (CBK) uygun bir biçimde teşkilat ve yetkilendirme bakımından tekrar güncellenmesi gerekmektedir.

Ayrıca SHT-SLOT Talimatı, slot uygulamalarına ilişkin tüm işlemleri detaylı olarak düzenlemesine karşın, slot uygulama esaslarına dair bu işlemlerin rekabet ile doğrudan ilgili olması hasebiyle talimatta yer verilen ilkelerin ve işleyişe dair temel kuralların kanun ve yönetmelikle düzenlenmesi daha makul olacaktır.²⁴³

²⁴¹ Bkz: CBK 4, 441/c-8. ve SHT-SLOT, madde 3.

²⁴² 26.09.2011 kabul tarihli, 01.10.2011 Resmî Gazete yayım tarihli, 28102 yayım sayısı, 655 karar sayısı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname.

²⁴³ Erol, 246.

2.4.2. DHMİ Slot Uygulama Talimatının (SHT-SLOT) Amacı ve Kapsamı

SHT- SLOT Talimatı'nın 1. maddesinde talimatın amacının, *“tarifesi düzenlenen veya koordine edilen havalimanlarında veya havaalanlarında slot uygulamaları konusundaki esas ve usulleri belirlemek”* olduğu belirtilmiştir. DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından ihdas edilen bu talimatın yalnız slot koordinasyonuna ilişkin esas ve usulleri belirleme cihetiyle oluşturulmadığı, aynı zamanda tarife düzenleme faaliyetlerine dair esas ve usulleri belirleme amacının var olduğu da anlaşılmaktadır. Böylece ülke çapında havaalanı koordinasyonu ve tarife düzenleme faaliyetlerinin tamamının bu talimat çerçevesinde yürütüleceği söylenebilecektir. SHT- SLOT Talimatı'nın 2. maddesinde ise talimatın:

Tarifesi düzenlenen veya koordine edilen havalimanları ile havaalanlarını kullanan hava taşıyıcıları, onların temsilcileri, havaalanı işleticileri, hava trafik hizmet üniteleri, slot taleplerini değerlendiren komisyon ve komiteler ile tarife düzenleyicileri ve koordinatörler ile diğer ilgili kişi, kurum ve kuruluşları...

Kapsadığı ifade edilmiştir. Böylece slot uygulamaları talimatı slot uygulama süreçlerinde yer alan aktörleri bu madde ile ortaya koymuştur.

2.4.3. Slot Uygulama Talimatının Hukuki Dayanağı

SHT-SLOT Talimatı'nın 3. maddesi, talimatın hukuki dayanağını ortaya koymaktadır. Bu maddeye göre talimat:

3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ve 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu uyarınca, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü Ana Statüsü, Avrupa Birliğinin 95/93 ve revize 793/2004 sayılı “Havaalanlarında Slotların Dağılımı için Genel Kurallar” Mevzuatı ile IATA kural ve standartları referans alınarak, 17/06/2010 tarih ve B.11.1.SHG.0.61.00.00- 1265/8090 sayılı Bakanlık makamı oluru gereğince hazırlanmıştır.

Maddenin lafzında, hem uluslararası nitelikli mevzuatlara ve standartlara, hem de ulusal nitelikteki mevzuatlara değinilmektedir. Bahsedilen mevzuatlardan uluslararası ve bölgesel nitelikli olan Avrupa Birliği 95/93 sayılı Tüzük ve ilgili tüzüğe revizyon getiren 793/2004 sayılı Tüzük, Türkiye çapında oluşturulan slot düzenlemeleri için de önem arz etmektedir.

Türkiye'nin Avrupa Birliği üyelik sürecinde müzakereci bir devlet olması, EASA ve Eurocontrol gibi AB merkezli örgütlerle hava trafik kontrolü ve sair hususlarda ortaklıkların geliştirilmesi, AB mevzuatına uygun hukuki düzenlemeler oluşturmayı

önemli bir mesele haline getirmektedir.²⁴⁴ Dolayısıyla havacılık sektörünün ülkeler arası erişim imkanlarından sorunsuz bir biçimde yararlanabilmesi için benzer düzenlemeler öngören mevzuatların oluşturulması, iş birliğini ve ticari havacılığı kolaylaştırıcı niteliktedir.

Bu madde ayrıca, WASG gibi IATA tarafından oluşturulan kuralların ve standartların da talimatın oluşturulmasında referans alındığına değinmiştir. Önceki bölümlerde bahsedildiği üzere slot tahsisi kurallarını ve standartlarını ortaya koyan bu kılavuz, IATA tarafından ihtiyaçlar ve uygulama imkanlarına göre zaman zaman revize edilerek slot uygulamalarının üye havayolu işletmeleri ve standartlaşmayı destekleyen devletler bakımından uygulamanın temel çerçevesini belirlemeye devam etmektedir. Böylece Slot Uygulama Talimatı'nda WASG'den yararlanılmış olması, AB mevzuatına uygun düzenleme yapılmasına benzer bir amaçla, uluslararası standartların sağlanmasına ve uluslararası ticari taşımacılığa dair evrensel sistemin oluşmasına katkı sunması bakımından doğru bir yaklaşım olarak görülebilecektir.

²⁴⁴ Türkiye, Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC), Avrupa Hava Seyrüseferi Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL), Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA), ve AB Ortak Havacılık Otoriteleri Eğitim Organizasyonu (JAA-TO) üyesidir. Ülkemiz ve AB ülkeleri arasında ikili hava ulaştırma anlaşmaları haricinde havacılık için önemli denetleme, güvenlik ve sertifikasyon standartları oluşturan kurumlarla uyumlu çalışmakta ve bu süreçlerde yer almaktadır. Ayrıntılı Bilgi için bkz: <http://web.shgm.gov.tr/tr/haberler/1156-turk-sivil-havaciligi-avrupa-birliginde>, (E.T: 20.03.2021). Ayrıca bkz: <http://web.shgm.gov.tr/tr/uluslararasi-iliskiler/2188-uluslararasi-iliskiler>, (E.T: 20.03.2021). Ülkemizin uzun yıllardır sürdürdüğü AB üyelik sürecinde tamamlaması gereken 14. faslın gerekliliklerini oluşturmak ve ikili hava ulaştırma anlaşmaları çerçevesinde ticari bağlamda ortak standartları sağlamak amacıyla AB kurumları ve mevzuatlarıyla uyum sağlamak önemli bir husustur. Son gelişmeler ise iş birliğinin AB üyeliği kapsamında sektöre uğradığını göstermektedir: “AB'nin ortak taşımacılık politikasını ortaya koyan 14. Fasla ilişkin Türkiye'nin taraf olduğu görüşmeler AB Konseyi'nde devam etmektedir. Bu Fası Türkiye-AB Ortaklık Anlaşması Ek Protokolü nedeniyle müzakereye açılması engellenen sekiz fasıldan biridir. Havacılık alanındaki ilişkiler bakımından yeni bir hukuki dayanak teşkil edecek Türkiye AB Yatay Havacılık Anlaşması 25 Mart 2010 tarihinde paraflanmış ancak imzalanmamıştır. 7 Aralık 2015 tarihinde yayımlanan AB'nin yeni havacılık stratejisinde, aralarında ülkemizin de bulunduğu bazı ülkelerle kapsamlı hava taşımacılığı anlaşmaları imzalanması hususunda Komisyon tarafından Konsey'e öneride bulunulmuştur. Kapsamlı Anlaşma imzalanması için AB ile müzakerelere başlanmasının ülkemiz menfaatleri açısından önemli olduğu kararına varılmış ve ülkemizin AB ile havacılık alanında kapsamlı bir anlaşma imzalanması için müzakerelere hazır olduğu bilgisi AB makamlarına iletilmiştir. AB tarafında ise, AB Ulaştırma, Telekomünikasyon ve Enerji Konseyi 6-7 Haziran 2016 tarihlerinde yaptığı toplantıda, Türkiye'nin de aralarında olduğu bazı ülkelerle Kapsamlı Hava Taşımacılığı Anlaşması müzakerelerine başlanması için Komisyon'a yetki vermiştir. Bu çerçevede, Türkiye ile AB arasında bir Kapsamlı Hava Taşımacılığı Anlaşmasının imzalanmasına ilişkin müzakerelerin başlamasına karar verilmiştir. Kapsamlı Hava Taşımacılığı Anlaşması için müzakere süreci 9-11 Kasım 2016 tarihinde başlamış olup, bugüne dek bir dizi resmi ve gayri resmi toplantı gerçekleştirilmiştir. Ancak AB Dış İlişkiler Konseyi'nin ülkemizin Doğu Akdeniz'deki hidrokarbon faaliyetlerini gerekçe göstererek 15 Temmuz 2019 tarihinde açıkladığı kararlar arasında Türkiye ile AB arasında yürütülen Kapsamlı Hava Taşımacılığı Anlaşması müzakerelerinin askıya alınması da yer almıştır.” Ayrıntılı bilgi için bkz: https://www.ab.gov.tr/fasil-14-tasimacilik-politikasi_79.html, (E.T: 20.03.2021).

Ayrıca bahsedildiği üzere, SHT-SLOT Talimatı'nda hukuki dayanak olarak belirtilen ulusal mevzuatlardan; 3348 Sayılı Kanun'un 2011 yılında 655 sayılı KHK²⁴⁵ ile ilga edilmesi, 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda Slot uygulamalarına dair doğrudan referansın bulunmaması, 5431 Sayılı Kanun'da 703 Dayılı KHK ile yapılan ilga işlemleri ve 4. Sayılı CBK' da yer alan düzenlemeler sebebiyle SHT-SLOT talimatı, mevcut durum bağlamında hukuki dayanak yönünden güncellenmesi gerekmektedir.

2.4.4. Slot Uygulama Talimatına Göre Havaalanı Koordinasyonunu Gerektiren Koşullar

SHT-SLOT Talimatı'nın 5. maddesine göre bir havaalanının statüsü; *“şeffaflık, tarafsızlık ve ayırım yapmama prensipleri doğrultusunda, analiz sonuçlarının zorunlu kılması halinde tarifesi düzenlenen veya koordine edilen”* şeklinde belirlenebilmektedir. Dolayısıyla havaalanlarının kapasite ve yoğunluk analizlerinin ardından 3. Seviye koordine edilen ya da 2. Seviye tarifesi düzenlenen bir havaalanı olması kararlaştırılabilmektedir. (SHT-SLOT, madde 5/1.)

Bununla birlikte, herhangi bir statü tayin edilmemiş veya tarifesi düzenlenen havaalanlarında, DHMİ Genel Müdürlüğü'nün gerekli gördüğü durumlarda; işletme ve hava trafik hizmet birimleri, havayolu işletmeleri, terminal işletmeleri ve yerleşik diğer kuruluş temsilcilerinin iştiraki ile kapsamlı bir kapasite analizi yapabilecektir. Kapasite analizi için altı aylık bir izleme süresi gerekmektedir. (SHT-SLOT, madde 5/2)

Ayrıca, bir havaalanında tüm operasyonların yarısından fazlasını gerçekleştiren havayolu işletmelerinin gerçekleştirmiş oldukları veya planladıkları uçuşlar için kapasiteyi belirli dönemler özelinde yetersiz görmeleri durumunda DHMİ Genel Müdürlüğüne yapacakları yazılı talepler neticesinde (SHT-SLOT, madde 5/2-a) ya da ilgili havaalanında yeni giren statüsündeki yeni havayolu işletmelerinin iniş ve kalkış izni elde etmek konusunda belirli zamanlara özgü ciddi problemlerle karşılaşmaları durumunda kapasite analizinin yapılması gerekmektedir. (SHT-SLOT, madde 5/2-b)

²⁴⁵ 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname.

Talimat, kapasite analizinin yöntemini belirlemeye yönelik olarak, gerçekleştirilecek analizin ortak kabul görmüş standart yöntemlere dayanmasını ve kapasiteyi etkileyen yetersizliklerin tanımlanmasını ve analiz sürecinde çevresel faktörlerin de dikkate alınması gerektiğini vurgulamıştır.²⁴⁶ Slot Uygulama Talimatının kapasite analizlerinde ortak kabul görmüş standartlardan yararlanması gerektiğini düzenlemesi, WASG'de, ECC 95/93 Tüzüğü'nde ve 793/2004 sayılı revizyonunda öngörülen kapasite analiz standartlarına bir atıf olarak değerlendirilebilecektir.²⁴⁷

Ayrıca, uygulamada mevcut kapasitenin yetersizliği nedeniyle havaalanında önemli gecikmelerin yaşanması, gecikmelerin yakın bir zamanda çözülmesinin mümkün olmaması veya kapasiteyi önemli ölçüde etkileyebilecek değişiklikler ortaya çıkması durumunda analiz, mevcut şartlara göre güncellenerek ilgili taraflara bildirilmektedir. (SHT-SLOT, madde 5/3)

Gecikmelerin yaşanması önlenemez hale gelmişse, bu problemlerin kısa vadede çözülmesi mümkün görülüyorsa ve bu sebeple kapasiteye ilişkin sorunlarının en az bir tarife dönemi boyunca devam etmesi mümkünse, söz konusu havaalanı ilgili dönem için koordine edilen havaalanı olarak belirlenebilir. (SHT-SLOT, madde 5/4) Bahsedilen bu kriterlerin haricinde de kapasite yetersizliğinin mevcut olduğu bazı istisnai durumlar gerçekleşebilmektedir. Bu durumlarda ise ilgili havaalanının statüsü DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından geçici olarak koordine edilen şekilde çevrilebilmektedir. (SHT-SLOT, madde 5/5)

Bununla birlikte Koordine edilen bir havaalanında tüm operasyonlar için yeterli kapasite sağlandığında, koordinasyon kaldırılmaktadır. (SHT- SLOT, madde 5/6)

²⁴⁶ Dönemsel yoğunluklar, mevsim değişiklikleri, fırtına sezonları, tekerrür eden doğa olayları ve benzeri durumlar planlı havacılık sektörünü kötü yönde etkileyebilmektedir. Dolayısıyla talimat, kapasite analizlerinin bu çerçevede yapılmasını öngörmektedir. Ülkemizde dönemsel turizm yoğunlaşması hariç kapasite analizini etkileyebilecek düzeyde olan ve süreklilik oluşturan doğa olayları gözükmemektedir. Bu duruma Hong Kong'u her yıl belirli periyotlarda etkileyen tayfunlar örnek gösterilebilir. Bu tip durumlarda kapasite analizi ve koordinasyon uygulamaları paralellik göstermektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz: Schedule Coordination Guidelines for Hong Kong International Airport (HKIA), <https://www.cad.gov.hk/reports/SC%20Guidelines%20for%20HKIA.pdf>, 7. (E.T: 12.10.2020).

²⁴⁷ Ayrıca SHT- Slot Talimatının 5.madde 3. fıkrasında yer alan "ortak kabul görmüş kurallar" olarak tanımlanmış kurallar, WASG kılavuzunda ve AB yönetmeliklerinde kapasite analizi kuralları olarak belirlenmiştir. İlgili kısım için bkz: WASG, Demand and Capacity Analysis, s. 26-27. Ayrıca bkz: EC 95/93 Yönetmeliği (Konsolide Metin), madde 3/3 ve madde 5/1-a, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01993R0095-20200401>, E.T: (12.10.2020).

2.4.5. Türkiye’de Slot Tahsis Süreci

Slot tahsis sürecinde öncelikle koordine edilen statüsündeki havaalanlarının bir yıl içinde iki defa slot tahsisi için koordinasyon parametreleri belirlenmektedir. Belirlenen parametreler kapasite durumu göz önüne alınarak ve zaman dilimi içerisinde gerçekleştirilecek değişiklikleri hesaba katarak yapılan objektif analizlerden oluşmaktadır. Bu kapsamda slot tahsisi için parametreler kesin olarak belirlenmeden önce koordinatörlükler ve Mahalli Koordinasyon Komiteleri, kapasite ve tahsis için kullanılabilir slot sayısının artırılabilmesi konularında son bir değerlendirme süreci yürütmektedirler. (SHT-SLOT, madde 9/1)

Değerlendirmelerin ardından, slot serilerinin havayolu işletmeleri tarafından tarifeli ve düzenli charter seferler düzenlemek için istifade ettikleri ve havayolu işletmelerinin söz konusu slot serilerini ilgili tarife dönemlerinde en az %80 kullandığı durumlarda²⁴⁸ havayolu işletmelerinin devamlılık hakkı kazandıkları slot serilerini muhafaza etmeye yönelik talepleri yoksa, tarife döneminin başlangıcında bir önceki senenin aynı tarife döneminin slot serileri, slot havuzuna düşürülmektedir. (SHT-SLOT, madde 11/1, 11/2 ve 13)

Anlaşılabacağı üzere bir havayolu işletmesine tarifeli ve düzenli charter seferler için tahsis edilen slotların ilgili tarife dönemi içinde %80 ini kullandığı ve yeniden talep ettiği slot serileri hariç diğer tüm slotlar koordinatörlük tarafından havuzda toplanmaktadır. Dolayısıyla ülkemiz içinde de kullan ya da kaybet prensibi çerçevesinde %80 kullanımın sağlanması slot serisinin devamlılığı için temel şarttır. Aksi takdirde havayolu işletmesi gelecek senenin aynı tarife döneminde söz konusu slot serisine sahip olamamaktadır.

Ülkemizde tarifeli seferler için gerçekleştirilen slot talepleri, dünya çapında kabul edilen IATA slot takvimine göre değerlendirilmektedir. Bu takvime uygun olmayan bir şekilde iletilen slot talepleri değerlendirmeye alınmamaktadır. (SHT-SLOT, madde 17/1-c) Münferit slot talepleri ise, uçuşun başlamasından en geç 48 saat önce yapılmış olması gerekmekte ve benzeri münferit slot talepleri erken başvuruya göre sıralanarak tahsis edilmektedir. Şayet belirtilen süreden az zamanın kaldığı durumlarda münferit

²⁴⁸ Bu kuralın bir istisnası için bkz: (Madde 13/3) Bir hava taşıyıcısına bir sonraki yaz dönemi için 31 Ocak'tan önce veya bir sonraki kış dönemi için 31 Ağustos'tan önce tahsis edilen, fakat o tarihler gelmeden önce, yeniden tahsis için Koordinatörlüğe iade edilen slotlar, o taşıyıcının kullanım hesaplamasında dikkate alınmaz.

talebin hangi amaçla yapıldığı incelenerek uygun bulunması durumunda istisna olarak slot tahsisi gerçekleştirilebilmektedir. Bunun haricinde uçuş saatine 2 saatten az bir sürenin kaldığı durumlarda hiçbir surette slot talebi alınmayacaktır. (SHT-SLOT, madde 17/2-a)

Ayrıca, Kamu hizmeti zorunluluğu nedeniyle koordine edilen bir havaalanında kamu hizmetinin görülmesi için yeterli sayıda slotlar koordinatör tarafından slotlar sunulmadan önce bloke edilebilmektedir. Bloke işleminin gerçekleşmesine rağmen bloke edilmiş slotlar kamu hizmetinde kullanılmamışsa, bloke edilen slotlar diğer havayolu işletmelerine tahsis edilebilecektir. (SHT-SLOT, madde 19)

Slot talep edilen havaalanlarında, havayolu işletmelerinin tamamını tatmin edecek miktarda slot bulunmadığı durumlarda tercih, öncelikle ticari hava taşımacılığının tarifeli seferlerle icra eden havayolu işletmelerinden, takiben düzenli charter seferler icra eden havayolu işletmelerinden yana kullanılmaktadır. Aynı tür havayolu taşımacılığı faaliyetleri içerisinde slot tahsis önceliği (tarifeli seferler icra eden havayolu işletmeleri arasında ya da charter seferler icra eden havayolu işletmeleri arasında), yıl boyunca sürecek uçuş faaliyetlerine veya olarak koordine edilen havaalanını ana üs olarak kullanma hakkı bulunan havayolu işletmesine verilmektedir. (SHT-SLOT, madde 11/3)

Havayolu işletmeleri tarafından belirli gün ve saatlerde talep edilen slotlar koordinatörlükler tarafından farklı sebeplerle (Historik slot, kamu hizmeti zorunluluğu vb.) tahsis edilemiyorsa, talep eden havayolu işletmesi tahsisin gerçekleştirilememe sebepleri hususunda koordinatörlükler tarafından bilgilendirilerek havayolu işletmelerine alternatif slot serileri önerilmektedir. (SHT-SLOT, madde 11/4)

Ayrıca, koordinatörlük tarafından yaz ve kış tarife dönemleri için yapılan planlı slot tahsislerine ek olarak, planlı olanlar haricindeki tüm havacılık faaliyetleri söz konusu olduğunda faaliyetten önce yapılacak münferit slot taleplerini de karşılamak üzere; havuzda kalan slotlar veya kısa süreli bildirimle tahsise uygun olan slotlar kullanılmaktadır. (SHT-SLOT, madde 11/6)

2.4.6. Türkiye’de Slot Hareketliliği

Türkiye’de slotları kullanan bir havayolu işletmesi, kendine ait bir operasyondan ya da servisten, kendisine ait bir başka operasyona ya da servis tipine slotları transfer

edebilmektedir. Bununla birlikte, ana işletme ve bağlı alt işletmeler arasında ya da aynı ana işletmenin bağlı alt işletmeleri arasında da slot transferi mümkün olmaktadır. (SHT-SLOT, madde 12/1-a)

Ayrıca bir havayolu işletmesinin diğer bir havayolu işletmesi üzerinde sermaye kontrolü elde etmesi ya da bir havayolu şirketini kısmen veya tamamen devralındığı durumlarda slotlar devralınan havayolu işletmesi ile doğrudan ilgili olduğunda slot transferi mevzuata uygun bir şekilde gerçekleşecektir. (SHT-SLOT, madde 12/1-b)

Bunun haricinde slotlar, havayolu işletmeleri arasında bire bir prensibine uygun olarak takas edilebilmektedir. Havayolu işletmeleri arasında gerçekleşen tüm transfer veya takaslar, ilgili havaalanı slot koordinatörlüklerine öncelikli olarak bildirilmeden ve koordinatörlükler tarafından onaylanmadan takas ya da transfer işlemi yasal olarak gerçekleşmemektedir. (SHT- SLOT, madde 12/2)

Bunun yanında havaalanı faaliyetlerinde ve planlamalarda ciddi bir aksaklığa sebebiyet verilmesi, iflastan kaynaklı hukuki devralmalar dışında yeni giren statüsündeki havayolu işletmelerine tahsis edilen slotların iki denk tarife dönemi süresi içinde aykırı şekilde transfer edilmesi ve tahsiste zamansal iyileştirmeler sağlaması hariç yeni giren statüsündeki havayolu işletmelerine tahsis edilen slotların iki denk tarife dönemi süresi içinde takas edilmesi havaalanı koordinatörlükleri tarafından kabul edilmeyebilecektir. (SHT- SLOT, madde 12/2 ve 12/3)

SHT-SLOT Talimatı'nda slot ticaretine dair bir düzenleme olmadığından anlaşılacağı üzere, ülkemizde slot ticaretinin maddi karşılık esaslı ticaretinin gerçekleştirilmesi mümkün gözükmemektedir. Bunun yanında ABD ve İngiltere slot ticaretinin yasal zemini oluşturarak bunu mümkün kılmış ve ticari faaliyetlerde bulunmasına izin vermiştir.²⁴⁹

Bunun yanında ülkemizde benzer eğilimlerle bir düzenleme yapılması; havacılık pazarının önemli bir coğrafi noktasında yer alan Türkiye havaalanları, havacılık idareleri ve havayolu işletmeleri için mali anlamda önemli kazanımlar elde edilmesinin önünü açabilecektir.

²⁴⁹ R. M. Hardaway, "The FAA Buy-Sell Slot Rule: Airline Deregulation at The Crossroads". Journal of Air L. & Commerce volume,52, no:1, 1986, 3-6.

İdari bir izin niteliği taşıyan slotun, ticari bir mal olarak alım-satım faaliyetleri kapsamında değerlendirilmesinin kavramsal anlamda eleştirilmesi mümkünse de idarenin onayına bağlı olarak slotun devredildiği, alım-satım faaliyetlerine konu olduğu durumlarda idare nezdinde devir ücreti veya bir miktar pay alınabileceği hukuken düzenlenerek çözüme kavuşturulabilecektir.²⁵⁰

2.4.7. Türkiye’deki Slot Uygulamaları Aykırılıklarına Dair Yaptırımlar

Bir havayolu işletmesinin slot tahsis edilmeden koordine edilen havaalanlarına iniş veya kalkış gerçekleştirmek istemesi, kalkıştan önce uçuş planı koordinatörlük tarafından reddedilmektedir. Bu tip bir durumun gerçekleşmesinin ardından ilgili havayolu işletmesinden ihlalin sebebini ortaya koyan bir raporun yedi iş günü içerisinde koordinatörlüğe sunulması talep edilmektedir. Ayrıca bir tarife döneminde benzer bir hadisenin iki defa tekrarlanması durumunda, tarife döneminin kalan kısmında havayolu işletmesine münferit slotlar da dahil olmak üzere slotlar tahsis edilmemekte, tahsis edilmiş bir slot serisi varsa kalan tarife dönemi boyunca iptal edilebilmektedir. Bununla birlikte, gelecek tarife dönemi için havayolu işletmesinin slotlara dair kazanılmış hakları incelemeye alınmakta ve nihai değerlendirme için Merkezi Komiteye bildirilmektedir. (SHT- SLOT, madde 15/2)

Ayrıca havayolu işletmelerinin takas usulüyle aldıkları slot serilerinin, talimatta öngörülen kurallara uygun kullanmadığının tespit edildiği, uçuş operasyonlarının kasti ve tekrar edecek biçimde tahsis edilen slot zaman aralığından farklı bir saatte gerçekleştirildiği ve slotları tahsis kriterlerinden farklı amaçlarla kullanarak hava trafik hizmetlerinin aksatıldığı durumlarda²⁵¹, bu slotların kullanım hakkı koordinatörlük tarafından alınarak, slot serileri slot havuzuna devredilebilmektedir.(SHT- SLOT, madde 15/1, 15/2 ve 15/3)

Bu kapsamda DHMİ Genel Müdürlüğü, slot işleyiş sistemini tehlikeye düşüren, trafik hizmetlerini aksatan ve kasti olarak slot tahsis zaman aralıklarına uymayan havayolu işletmelerine karşı caydırıcı, etkili ve orantılı yaptırımların uygulanmasını ve önlemlerin alınmasını sağlamakla yükümlüdür. (SHT- SLOT, madde 15/5)

²⁵⁰ Erol, 260.

²⁵¹ Bu durumda ilgili slot seriş için ‘historik slot’ avantajı da kaybedilmiş olmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz: SHT- SLOT, madde 15/4.

Ayrıca, kullanılan uçak tipinin uçuştan men edilmesi, havaalanı veya hava sahasının vesaire haller sebebiyle kapatılması, havacılık hizmetlerinde havayolu işletmesine yükletilemeyecek aksaklıkların gerçekleşmesi, finansal sorunlar nedeniyle yeniden yapılanma sürecindeki havayolu işletmesinin lisansının askıya alınması ve kamu hizmeti zorunluluğu gibi havayolu işletmesinin kontrolü dışında gerçekleşen sebeplerin dışında, %80 slot serilerinden faydalanma oranı sağlanamıyorsa hava taşıyıcısının gerekçeleri talep edilip koordinatörlük tarafından slot serileri havuza geri iade edilebilmektedir. (SHT- SLOT, madde 15/6)

Tüm yaptırımların yanında, slot uygulamalarında ortaya çıkan sorunların giderilmesi için Slot Koordinasyon Merkezi, Mahalli Koordinasyon Komiteleri ve havayolu işletmeleriyle müzakere ederek, talimata aykırı olmamak kaydıyla, bazı kısıtlamaların kaldırılmasına yönelik geçici uygulamalar ya da ilave tedbirler uygulanması talep edilebilmektedir. Tedbirlerin kalıcı olması halinde Merkez Komitenin onayı ile mevzuat değişikliği mümkün olabilmektedir. (SHT- SLOT, madde 15/7)

Kullan ya da kaybet prensibi çerçevesinde bir zorunluluk olarak kabul edilen %80 kullanım şartının bir istisnası, koordine edilen havaalanlarını üs olarak kullanan ve bununla birlikte kullanmadığı slotları koordinatörlüğün yeniden tahsis yapmasına imkân verecek şekilde bildiren havayolu işletmeleri için söz konusu olabilmektedir. SHT-SLOT Talimatında düzenlenen bu istisnaya göre, bahsedilen durumun vuku bulması halinde, Merkez Koordinasyon Komitesinin onayıyla koordinatörlük tarafından ilgili havayolu işletmesi için %70 kullanım şartı uygulanabilmektedir. (SHT- SLOT, madde 15/6-a)

BÖLÜM III

SLOT UYGULAMALARININ HUKUKİ REJİMİ

Slot uygulamaları ülkemizde genel itibariyle sivil havacılık boyutuyla incelenmektedir. Fakat slot uygulamasının uluslararası uygulama bakımından uluslararası hukukla, ulusal uygulama bakımından ise izin niteliği itibariyle idare hukukuyla doğrudan bağlantısı mevcuttur. Dolayısıyla hukuki rejimin tespitinde kamu hukukunun önemli iki alanı açısından slot uygulamalarının değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu bölümde, ülkemizde gerçekleşen slot uygulamalarının özel hukuka dair meselelerine temas etmeden yalnız uluslararası hukuk ve idare hukuk çerçevesindeki uygulama ve bu bağlamda slotların hukuki rejimi incelenecektir.

3.1. Slot Uygulamalarının İdare Hukuku Boyutuyla İncelenmesi

Slot uygulamalarına dair hukuki işleyişin kavranması güncel bir gereklilik olup, bu gereklilik kapsamında slot uygulamalarının hukuki niteliğinin ve esaslarının tespit edilmesinin ve idare hukuku boyutuyla incelenmesinin önem arz ettiği söylenebilecektir.

Bu sebeple bu kısımda, slot uygulamalarının idari işlem ve idari faaliyet boyutu irdelenecek olup; historik slotların kazanılmış hak ve haklı beklenti müesseseleri çerçevesinde incelenmesi gibi idare hukuku bakımından çeşitli hususlarda değerlendirmeler yapılmaya çalışılacaktır. Ayrıca görevli yargı kolunun belirlenmesi bakımından slot uygulamalarının idari faaliyet ve işlem boyutunun tespiti gerçekleştirilecektir.

3.1.1. İdari İşlem Teorisi Bağlamında Slot Uygulamaları

Türkiye’de Slot uygulamaları DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından SHT-SLOT Talimatı ve belirli prosedürler çerçevesinde yürütülmektedir. İlgili talimatın 4/k maddesinde “*Koordine edilen bir havaalanında belirli bir gün ve saatte iniş veya*

kalkış amacıyla havaalanı alt yapısının tamamını kullanmak üzere koordinatörlük tarafından, bu talimata uygun olarak verilen izin” olarak tanımlanan slotun hukuki niteliği ve slot uygulamalarının genel işleyişinin ortaya koyulması, özel tüzel kişilikleri haiz havayolu işletmelerine talimat kapsamında verilen izin ve yürütülen diğer faaliyetler bakımından idari işlem teorisi bağlamında önem arz etmektedir.

Ayrıca slot uygulamalarına ilişkin Danıştay’ın:

Hava trafiği yoğun olan hava alanlarının kapasitelerinin en verimli şekilde kullanılmasını temin etmek amacıyla, önceden belirlenmiş zaman dilimlerindeki uçuş taleplerinin değerlendirilerek, talep edilen veya talebe müsait en yakın iniş-kalkış seferi için havaalanı olanaklarının kullanımı hakkı...²⁵²

Şeklindeki tanımından hareketle, *“kapasitenin en verimli şekilde kullanılmasını temini”, “uçuş taleplerin değerlendirilmesi” ve “kullanım hakkı olarak verilmesi”* faaliyetlerinin; düzenleme, denetleme, kamu mallarından yararlandırma ve izin/ruhsat işlemleri bakımından öncelikle idari işlem boyutuyla incelenmesi gerekmektedir. Zira idare tarafından verilen kullanım hakkının, bir özel hukuk işlemi (sözleşme) mi gerçekleştiği yoksa ruhsat niteliğinde bir idare hukuku işlemi olduğu meselesi, başta görevli yargı kolunun tespiti olmak üzere birçok mesele bakımından önemli cevaplar barındırmaktadır.²⁵³

İlk olarak slot uygulamaları işleyişinin kısaca ortaya koyulması, kapsamın ve slot tahsisine yönelik işlemlerin niteliğinin anlaşılması bakımından gereklidir. Bu kapsamda slot uygulama süreci, koordine edilen havaalanları için kapasite analizinin ve koordinasyona hazırlık işlemlerinin²⁵⁴ yapılması ile başlamaktadır. Akabinde ilk slot tahsislerinin gerçekleştirilmesine yönelik olarak koordinasyon makamı²⁵⁵, idareyi

²⁵² Danıştay 10. Daire Kararı, E. 2009/15352, K.2014/1443, Karar Tarihi: 11.3.2014, (Lexpera Veritabanı), (E.T: 24.12.2020).

²⁵³ Anayasa Mahkemesi de bir kararında idari işlem/idarenin özel hukuk işlemi ayrımını yaparak bu iki farklı hukuki işlem türünün denetim bakımından tabii olacağı yargı yerlerini şu şekilde ifade etmiştir: *“İdarenin kamu gücü kullandığı ve kamu hukuku alanına giren işlem ve eylemleri idarî yargı, özel hukuk alanına giren işlemleri de adli yargı denetimine tabi olacaktır.” ifadesiyle idari işlem temelli bir yargı kolu ayrımı yapmaktadır.* Anayasa Mahkemesi Kararı, E.2005/108, K. 2006/035, Karar Tarihi: 01.03.2006, (Lexpera Veritabanı) (E.T: 24.12.2020).

²⁵⁴ Önceki bölümlerde bahsedildiği üzere; slot izleme verilerinin değerlendirilmesi, historik slotların belirlenmesi, iade edilen slotların havuza dahil edilmesi, yeni giren statüsündeki havayolu işletmeleri için gerekli hazırlıkların yapılması ve slot havuzunun oluşturulması hazırlık işlemleri olarak ifade edilebilecektir.

²⁵⁵ Türkiye’de slot tahsisini gerçekleştiren makam, DHMİ teşkilatında yer alan *“Havalimanları Slot Koordinasyon Merkezi Başmüdürlüğü”* dir. Eski ismi DHMİ Slot Koordinasyon Merkezi olan bu kuruluş, Kalkınma Bakanlığı’nın 18.08.2017 tarihli teşkilatlanma izni ile Havalimanları Slot Koordinasyon Merkezi Başmüdürlüğü olarak görevine devam etmektedir. Bununla birlikte Başmüdürlük, koordinasyon görevini talimata uygun biçimde yerine getiren ve kâr amacı gütmeyen

temsilen havayolu işletmelerinden yazılı slot taleplerini almakta ve diğer havaalanı koordinasyon paydaşlarının desteğiyle havaalanı altyapısının uygunluğunu denetlemektedir. Denetleme faaliyetleri, slot taleplerinin kapasiteden fazla olduğu durumlarda etkin kullanım olanaklarını arttırma konusunda ilgili paydaşlarla iletişimi de kapsamaktadır. Bu denetlemenin ve hazırlık aşamalarının ardından talep edilen sezon için slot tahsisleri bir idari işlem olarak koordinasyon makamı tarafından gerçekleştirilmektedir. Ayrıca slotlar tahsis edilirken koordinasyon makamı, özel tüzel kişiler olan havayolu işletmelerine ve havaalanı işletmelerine bağlı olmadan yalnızca ilgili idare olan DHMİ Genel Müdürlüğü adına hareket etmektedir. Dolayısıyla, izin/ruhsat olarak slot tahsisinin bizzat idare tarafından yapılması ve slot uygulamaları kapsamındaki faaliyetlerin idare kontrolü ve denetiminde gerçekleştirilmesi, mevcut uygulama açısından slot uygulamalarının idari işlem olarak değerlendirilmesini mümkün kılmaktadır.

Bu kapsamda doktrinde de slot uygulamalarının hukuki niteliğine dair farklı yaklaşımlar²⁵⁶ olmakla birlikte, slot tahsisinin çoğunlukla “*idari işlem*”²⁵⁷ olduğu kabul edilmektedir.²⁵⁸ Bunun yanında slot tahsisinin niteliğine dair ikinci görüş olan sözleşme kuramının temelinde, havayolu işletmeleri ile havaalanı işletmesi arasında kira sözleşmesi olduğu fikri bulunmaktadır. Bu görüşe göre, havayolu işletmeleri ana üst olarak kullandıkları havaalanlarında bakım, onarım ve yer hizmetleri için yer tahsisi talebinde bulunmakta ve havaalanı işletmeleri de kira sözleşmeleri ile bunları sağlamaktadır. Bu bağlamda havayolu işletmesi ile havayolu şirketleri arasında akdedilen bu sözleşmelerin ifası için havaalanına iniş-kalkış izninin verilmesi, havaalanı işletmesi ile havayolu işletmeleri arasında akdedilen kira sözleşmelerinin bir yan yükümlülüğü olarak kabul edilmektedir.²⁵⁹ Bu kabulün temel sebebi ise akdedilen tüm sözleşmelerin gerçekleşebilmesi için slot tahsisinin yapılmış olması ve havayolu

resmi bir kuruluşur. Ayrıntılı bilgi için bkz: <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/slot/Hakkimizda.aspx> (E.T: 10.12.2020)

²⁵⁶ Doktrindeki bir görüşe göre, slot tahsisi sözleşmesel ve ticari ilişkiden kaynaklanmaktadır. Bu anlamda slot işlemlerinin özel hukuka ilişkin bir mesele olduğu kabul edilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz: Cengiz, 1130.

²⁵⁷ “*İdari organ ve makamların idare alanındaki irade açıklamalarıdır.*” Lütfi Duran, *İdare Hukuku Ders Notları*, (İstanbul, 1982), 385.; “*İdarenin tek yanlı olarak kişiler hakkında hukuki sonuç doğuran işlemleri idari işlemdir.*” Yıldızhan Yayla, *İdare Hukuku*, (İstanbul: Beta Yayınevi, 2009), 108.

²⁵⁸ Cengiz, 1130.; Erol, 240. Ayrıca belirtmek gerekir ki Alman doktrininde savunulan görüşe göre de slot tahsisi idari işlem olarak kabul edilmektedir. M. Deutsch ve M. Stoetzel, “Festlegung von Koordinierungseckwerten für Verkehrsflughäfen”, *Zeitschrift für Luft-Weltraumrecht*, No:55(2), (2005) 186. (*Aktaran*.) Cengiz, 1130.

²⁵⁹ Hardaway, “The FAA Buy-Sell Slot Rule: Airline Deregulation at The Crossroads”, 17.

işletmesinin havaalanını kullanabiliyor olması gerekmektedir.²⁶⁰ Özetle bu görüşe göre slot tahsisi, havaalanı imkanlarının kullanılması için akdedilen bakım, onarım, yer hizmetleri, kapı tahsisi gibi kira sözleşmelerinin unsurlarından biri olarak kabul edilmektedir.²⁶¹

Yukarıda belirtilen hususlar etrafında slot tahsisi, esas itibarıyla havaalanı işletmesi ile havayolu işletmeleri arasında gerçekleşiyor gibi gözükse de neticede tahsise ilişkin talepler yetkili idari organ tarafından incelenmekte, kontrol ve koordine edilmektedir. Burada tarafların birbirleri ile direkt slot tahsisine ilişkin sözleşmesel bir ilişkileri bulunmamakta, havayolu işletmesi tahsis talepleri ve süreçlere ilişkin işlemler için idare tarafından yetkilendirilen kamu personeli ya da kamu kuruluşu olan koordinatörlerle muhatap olmaktadır. Belirtilen bu hususlar çerçevesinde sözleşme kuramı, slot uygulamalarının hukuki altyapısını ortaya koymak için eksik kalmakta ve yeterli gözükmemektedir.

Bu sebepler ışığında slot uygulamalarının Türkiye'deki hukuki yapısı bakımından idari işlem kapsamında değerlendirilmelidir. Buna yönelik olarak öncelikle idari işlem tanımı çerçevesinde slot uygulamalarının idari işlem boyutu ortaya konulmalıdır.

Danıştay'ın tanımına göre idari işlem:

Bir idari makam tarafından, bir kamu hizmetinin yürütülmesi amacıyla İdare Hukuku'nun kendisine tanıdığı kamu gücünü kullanarak ve tek yönlü irade açıklamasıyla yapılan, kesin ve yürütülmesi zorunlu işlemdir.²⁶²

Daha kısa bir ifadeyle idari işlemin, “*idarenin idare işlevine ilişkin olarak, kamu gücü kullanmak suretiyle yaptığı tek yanlı irade açıklamaları*” olduğu söylenebilecektir.²⁶³

Bununla birlikte bilindiği üzere idari işlemlerin sınıflandırılmasında, işlemi yapan organın esas alınmasına *organik ölçüt*; işlemi yapan organ veya makama

²⁶⁰ Cengiz, 1131.

²⁶¹ Sözleşmecî görüş pek çok yönüyle eleştirilmektedir. Çünkü slot tahsisi yalnız havaalanı işletmesi ve havayolu işletmesi arasında gerçekleşmemekte, tahsis sürecinde idarenin yetkisi ve sorumluluğu da hesaba katılmalıdır. Ayrıca kamu mali niteliğindeki havaalanları hukuki şartları ve prosedürleri sağlayan her havayolu işletmesi tarafından yararlanmaya açıktır. Bununla birlikte havaalanını ana üst olarak kullanmayan havayolu işletmelerinin ilgili havaalanına dair sözleşmeler gerçekleştirilmesi slot tahsisi için bir zorunluluk olarak kabul edilemeyecektir. Ayrıca bkz: Cengiz, 1132.

²⁶² Danıştay 7. Dairesi Kararı, E.2007/695, K. 2007/4612 Karar Tarihi: 08.11.2007. (Ankara: Danıştay Dergisi, Sayı:118.), 252.

²⁶³ Turan Yıldırım (ed.), *İdare Hukuku*, Yıldırım: *İdari İşlem*, 410.

bakılmaksızın işlemin içeriğine bakarak nitelendirme yapılmasına ise *maddi ölçüt* denilmektedir.²⁶⁴

Anlaşılacağı üzere, organik anlamda idari işlemin söz konusu olabilmesi için işlemin bir idari makam tarafından gerçekleştirilmesi gerekmekte, ayrıca genel veya birel bir işlem olması önem arz etmemektedir.²⁶⁵ Maddi anlamda idari işlemi incelendiğinde ise, işlemi yapan organdan bağımsız bir şekilde, içerik bakımından idari nitelikli, bireysel ve somut bir işlem olarak karşımıza çıkmaktadır.²⁶⁶

Slot uygulamaları kapsamında organik ve maddi ölçütler çerçevesinde yaklaşıldığında slot tahsisi işleminin idari işlem olarak kabul edilmesi gerekmektedir. Detaylı olarak incelendiğinde, slot tahsisi ile görevli DHMİ Genel Müdürlüğü, hizmet bakımından yerinden yönetim idareleri arasında kabul edilen kamu iktisadi kuruluşudur.²⁶⁷ Ayrıca DHMİ, havayolu işletmelerinin havaalanı ve pist imkanlarından faydalanması için slot uygulaması kapsamında önceden belirlenmiş ve sınırlı zaman aralıklarına karşılık gelen slotları tahsis etmektedir. Maddi ölçüt dikkate alındığında da içerik bakımından idari işlem boyutu değişmemekte ve bu ölçüte göre de idari makamın kamu hukuku alanındaki işlemleri idari işlem olarak kabul edilmektedir.²⁶⁸ Kamu iktisadi kuruluşu niteliğindeki DHMİ Genel Müdürlüğü, slot tahsisi sürecinde sözleşmeye ya da özel hukuk işlemine dayanan bir faaliyet gerçekleştirmemekte, kuralları Slot Uygulama Talimatı (SHT-SLOT) ile önceden belirlenmiş uygulamaya ve yalnızca idari tarafından verilebilen bir izinle havaalanı kapasitesine uygun biçimde slot dağıtımına yönelik işlemler gerçekleştirmektedir. Sonuç olarak tahsis sürecine maddi ölçüt boyutuyla da organik ölçüt boyutuyla da bakıldığında, gerek içerik bakımından yapılan işlemlerin idari işlem olması gerek kamu gücünün bir kamu kuruluşu tarafından kullanılması sebebiyle Slot tahsisinin idari işlem olduğu kabul edilebilecektir.²⁶⁹

²⁶⁴ Yıldırım (ed.), 412.; Kemal Gözler, *İdare Hukuku*, Cilt 1, (Bursa: Ekin Yayınları, 2019), 722-723.

²⁶⁵ Kemal Gözler, *İdare Hukuku*, C.1, 723.

²⁶⁶ Gözler, 722.; Celal Erkut, *İptal Davasının Konusunu Oluşturma Bakımından İdari İşlemin Kimliği*, (Ankara: Danıştay Yayınları, 1990), 61-62.

²⁶⁷ Yıldırım (ed.), 216-219.; Metin Günday, *İdare Hukuku*, 541.

²⁶⁸ Bahtiyar Akyılmaz, Murat Sezginer ve Cemil Kaya, *Türk İdare Hukuku*, Yenilenmiş 9. Baskı, (Ankara: Savaş Yayınevi, 2018), 8.

²⁶⁹ Cengiz, 1132-1133.

3.1.2. Slot Uygulamalarının İdari Faaliyet Bakımından Niteliği

DHMI Slot Uygulama Talimatı'nda (SHT-SLOT) slot:

Koordine edilen bir havaalanında belirli bir gün ve saatte iniş veya kalkış amacıyla havaalanı alt yapısının tamamını kullanmak üzere koordinatörlük tarafından, bu talimata uygun olarak verilen izindir.²⁷⁰

Bu tanım itibariyle, “izin” kavramının slot uygulamalarının özünde barındırdığı düzenleme ve denetleme işlemi gereği idari faaliyet bağlamında ayrıca değerlendirilmesi gerekmektedir.

Yukarıda açıklandığı üzere slot uygulamaları, hava yolu işletmeleri tarafından koordine edilen havaalanları özelinde meydana gelen yoğun talebi; adil, şeffaf ve kurallara uygun bir biçimde düzenlemek ve tahsis etmek amacıyla yapılmaktadır. Slot uygulamaları kapsamında başta ruhsat/izin olmak üzere birçok idari işlem tesis edildiğini izah etmiştik. Burada önem arz eden husus idarece slot uygulamaları kapsamında tesis edilen işlemlerin ve bilhassa özel kişilere verilen ruhsatın idarenin hangi faaliyeti kapsamında değerlendirilmesi gerektiğidir. Zira burada faaliyetin tespiti, slot uygulamaları kapsamında tesis edilen işlemlerin tabi olacağı hukuki rejimin belirlenmesine doğrudan etki edecektir.

Özellikle ruhsat çerçevesinde bakıldığında idare hukukunda ruhsatların iki farklı idari faaliyet bakımından söz konusu olacağı ifade edilmektedir. Ruhsat bir kamu hizmeti görülüş usulü olarak karşımıza çıkabildiği gibi kolluk faaliyeti bağlamında özel kişilere verilen bir izin olarak da verilebilmektedir. Genel olarak ruhsat kavramı kolluk faaliyeti bağlamında değerlendirilse de doktrinde ruhsatın kamu hizmeti görülüş usulü olduğu da kabul edilmektedir.²⁷¹ Slot uygulamaları kapsamında verilen iznin kolluk ruhsatı mı yoksa kamu hizmetinin özel kişilere gördürülmesi usulü olarak verilen bir ruhsat mı olduğunun tespiti, başta faaliyet kapsamında yapılacak denetimin yoğunluğu olmak üzere idari faaliyete tatbik edilecek hukuki rejimin belirlenmesi hususunda önem taşımaktadır.

²⁷⁰ SHT- SLOT, Madde 4/k.

²⁷¹ Doktrindeki çoğunluk görüşüne göre ruhsat usulü, sadece kolluk faaliyeti kapsamında değil aynı zamanda kamu hizmetinin özel kişilere gördürülmesi kapsamında da uygulanabilmektedir. Bkz. Yıldırım (ed.), Yasin: *Kamu Hizmeti*, 571.; Aydın Gülan, “Kamu Hizmeti Kavramı”, *İdare Hukuku ve İlimleri Dergisi* 9, (2011), 148. Doktrindeki aksi görüşe göre ise: “*Kolluk yetkisinin kullanılma yöntemlerinden olan ruhsat, kamu hizmetinin özel kesime gördürülmesi yöntemi olarak kabul edilemez. Kolluk yetkisini yerine getirerek gerçekleştirilir*”. Aksi görüş için bkz: Onur Karahanoğulları, *Kamu Hizmeti: Kavram ve Hukuksal Rejim*, (Ankara: Turhan Kitabevi, 2015), 324-325.

Bu nedenlerde ötürü öncelikle, idari faaliyetlerin genel manada kamu hizmeti ve kolluk faaliyeti olarak iki kısımda ele alınması sebebiyle²⁷² slot uygulamaları hususunda verilen iznin hangi kapsamda ele alınacağını belirlemek ve faaliyet bakımından niteliğinin tespitini sağlamak için kamu hizmeti kolluk ayrımının ortaya konulması ve slot uygulamaları kapsamında idare tarafından verilen “izin” işleminin idari faaliyet bakımından niteliğinin tespit edilmesi farklılıklarının irdelenmesi gerekmektedir. Bu kapsamda, slot uygulamalarının niteliğinin tespit edilebilmesi için kamu hizmeti ve kolluk faaliyeti ayrımına, farklılıklarına ve slotun ruhsat bakımından değerlendirilmesine değinilecektir.

3.1.2.1. Kamu Hizmeti Kavramı

Kamu hizmeti kavramı gerek idari faaliyet olarak gerek idare hukuku kavramlarına etkisi²⁷³ bakımından idare hukukunda belirleyici bir işlev üstlenmektedir.

Kamu hizmeti kavramı, idare hukuku bağlamında temel kavram olarak kabul edilmesinin yanında; içeriğinin belirsiz olması ve kamu hizmetinin kapsamı hususunda farklı görüşlerin bulunması sebebiyle ortak bir tanımlamanın yapılması zor gözükmetedir.²⁷⁴

Bu bağlamda kamu hizmetine ilişkin birbirinden farklı ve çeşitli tanımlamalar²⁷⁵ yapılmış olsa da bu tanımlamalarda; bir faaliyetin kamu tüzel kişileri veya genel manada denetimi ve gözetimi altında bulundurulmuş özel hukuk kişileri tarafından yürütülmesi ve bu hizmetin kamu yararı bağlamında toplumun genel ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olması birlikte yer almıştır.²⁷⁶

²⁷² Ali Ulusoy, *Yeni Türk İdare Hukuku*, (Bursa: Yetkin Yayınları, 2019), 457.

²⁷³ Aydın Gülan, "Kamu Hizmeti Kavramının Dönüştürücü Etkisi Bakımından Tahkimin Geleceği," *Hukuk ve Ekonomi Perspektifinden Yeni Anayasa Değişikliği Sonrasında Tahkim ve Kamu Hizmetlerinin Görülüş Usulleri*, s.140-154. (Ankara, 2000), 144.

²⁷⁴ Aydın Gülan, "Kamu Hizmeti Kavramı", 147.

²⁷⁵ Farklı tanımlamalar için bkz: Aydın Gülan, "Kamu Hizmeti ve Görülüş Usulleri." (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1987), 4.: "Kamu hizmeti, toplum için önem kazanmış olan ortak ve genel bir ihtiyacın tatminine yönelik olarak kamu tüzel kişileri veya onların denetimi altında özel kişilerce yürütülen bir faaliyet...". Yıldırım(ed.), Yasin: *Kamu Hizmeti*, 531: "giderilmesinde kamu yararı bulunduğu siyasi organlar tarafından kabul edilen toplumun genel ve ortak ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik faaliyetler". Ulusoy, Yeni Türk İdare Hukuku, s. 467: "Kamuya yararlı olması ve özel ticari faaliyet olarak gereği gibi yürütülmesinin mümkün ya da arzulanır olmaması nedeniyle, yasama organı tarafından özel ticari faaliyetlere göre farklı ve spesifik bir hukuki rejime tabi tutulmuş ve sorumluluğu son tahlilde bir idari makam tarafından üstlenilen faaliyettir."

²⁷⁶ Gülan, "Kamu Hizmeti Kavramı", 148.; Günday, 330-331.; Ali Ulusoy, *Kamu Hizmeti İncelemeleri*, (İstanbul: Ülke Kitapları, 2004), 13.

Bunun yanında kamu hizmetinin geniş tanımını yapan Anayasa Mahkemesi:

...devlet ya da diğer kamu tüzel kişileri tarafından ya da bunların gözetim ve denetimleri altında, genel ve ortak gereksinimleri karşılamak, kamu yararı ya da çıkarını sağlamak için yapılan ve topluma sunulmuş bulunan sürekli ve düzenli etkinlikler...

Olarak tanımlamaktadır.²⁷⁷

Benzer şekilde Danıştay, incelediği bir uyuşmazlıkta geniş anlamda kamu hizmeti tanımını:

En geniş tanıma göre kamu hizmeti, devlet ya da diğer kamu tüzel kişileri tarafından ya da bunların gözetim ve denetimleri altında, genel ve ortak gereksinimleri karşılamak, kamu yararı ya da çıkarını sağlamak için yapılan ve topluma sunulmuş bulunan sürekli ve düzenli etkinlikler...

Olarak yapmıştır.²⁷⁸

Bu tanımlamalardan hareketle, kamu hizmetinin doğrudan kamu tüzel kişileri veya kamu tüzel kişilerinin yakın denetimleri ve gözetimleri altında bulunan özel hukuk kişileri tarafından görülen²⁷⁹ ve karşılanmasında kamu yararının olduğu siyasi otorite tarafından kabul edilen, toplumun ortak ihtiyaçlarının giderilmesine yönelik faaliyetler olduğu söylenebilecektir.²⁸⁰

Kamu hizmeti kavramı söz konusu olduğunda “organik” ve “maddi” olmak üzere iki unsur çerçevesinde kullanılmaktadır.²⁸¹

²⁷⁷ Anayasa Mahkemesi Kararı, E.1994/71, K. 1995/23, Karar Tarihi: 28.06.1995, (Lexpera Veritabanı) (E.T: 24.12.2020)

²⁷⁸ Danıştay, 13.Dairesi, E.2008/5151, K. 2008/6509, Karar Tarihi: 26.09.2008. Danıştay Dergisi, S.120, s.420.

²⁷⁹ Ayrıca ek olarak: “Özel hukuk kişileri tarafından yürütülen faaliyetler bazı toplumsal ihtiyaçları karşılamaya yönelik olsa bile, kamu hizmeti olarak nitelendirilemez. Özel hukuk kişilerinin yürütmekte olduğu bir faaliyetin kamu hizmeti olarak nitelendirilebilmesi için bu faaliyetin kanunla idareye görev olarak verilmesi ve idarenin de kendisine görev olarak verilen bu faaliyeti özel kişiler eliyle yürütebilmesi için “açık bir düzenlemenin bulunması” gerekir.” Turgut Tan, *İdare Hukuku*, 2.Baskı, (Ankara: Turhan Kitabevi, 2013), 368.

²⁸⁰ Yıldırım (ed.), Yasin: *Kamu Hizmeti*, 530.

²⁸¹ Kamu Hizmeti kavramı hakkında ayrıca bkz: Fransa’da kamu hizmeti kavramına mukabil olan “*service public*” kavramı hem faaliyeti hem de faaliyeti yürüten teşkilatı ifade eden bir kavrama karşılık gelmektedir. Fakat dilimizde bu terimin yalnız faaliyete işaret ettiği, teşkilat yönünü ortaya koymadığı belirtilmektedir. Bkz: Gülan, “Kamu Hizmeti ve Görülüş Usulleri”, 2.

Kamu hizmetinin organik anlamda idari teşkilatı ifade etmekten, geniş manada bir hizmetin kamu hukuku tüzel kişisi tarafından ya da onun yakın denetim ve gözetimi altında bulunan özel hukuk kişisi tarafından yürütülmesi olarak kabul edilmektedir.²⁸²

Bunun yanında idare bazı zamanlarda toplum için faydalı olan ve özel hukuk kişileri tarafından yürütülen faaliyetleri de destekleyebilmekte veya özendirilebilmektedir. Fakat özel hukuk kişilerince yürütülen bir faaliyetin kamu hizmeti olarak kabul edilebilmesi için, söz konusu faaliyetin “idare ile sıkı bir bağlantısının bulunması” ve bu faaliyet üzerinde kolluk denetimini aşar nitelikte, faaliyetin içeriğine yönelik bir denetim olması gerekmektedir.²⁸³

Ayrıca Organik anlam yönüyle, idare tarafından yürütülen her faaliyetin kamu hizmeti olarak kabul edilmeyeceği doktrinde yer alıyor olsa da²⁸⁴ hangi faaliyetin kamu hizmeti kabul edilmeyeceği hususunda ortak bir kanaate varılamamıştır²⁸⁵ ve bu fark yeterince açık değildir.²⁸⁶

Kamu hizmetinin maddi anlamı ise toplumsal bir gereksinimi karşılamaya yönelik bir faaliyeti ifade etmekten, geniş manada “tatmininde²⁸⁷ kamu yararı bulunan toplumsal bir gereksinimi karşılayan” faaliyet olarak kabul edilmektedir.²⁸⁸

Bununla birlikte kamu hizmetinin maddi unsuru bakımından “kamu yararı”²⁸⁹ kavramının da sıklıkla kullanıldığı, fakat kamu yararının barındırdığı belirsizlikler nedeniyle kamu hizmetini tanımlamak açısından uygun olmadığı, kamu yararının unsur olmak yerine bir sonuç olduğu kabul edilmektedir.²⁹⁰

²⁸² Gözler, *İdare Hukuku*, Cilt 2, 256-257.; Yıldırım(ed.), Yasin: *Kamu Hizmeti*, 530-531.; Ayrıca Anayasa m.71’de “Kamu hizmetine girenlerin mal bildiriminde bulunmaları” şeklindeki hükümler kamu hizmetinin organik anlamda kullanılmasına bir örneklik oluşturabilecektir.

²⁸³ “Bu denetime aynı zamanda işlevsel denetim adı önerilmekte ve idare ile olan bu bağlantının varlığı, kamu hizmeti gören özel kişilerin faaliyetlerini diğer özel faaliyetlerden ayırmaya yarayacağı” düşünülmektedir. Gülan, “Kamu Hizmeti Kavramı”, 153.

²⁸⁴ Sıddık Sami Onar, *İdare Hukukunun Umumi Esasları*, Cilt 1, (İstanbul: Hak Kitabevi İsmail Akgün Matbaası, 1966), 15-17.

²⁸⁵ Gülan; “Kamu Hizmeti ve Görülüş Usulleri”, 12.

²⁸⁶ Gülan, 11.

²⁸⁷ “Giderme olgudaki bir durumu yansıtır ve “haz” gibi bir duyguyu içermez. Buna karşılık “tatmin olma” bir gereksinimin insana mutluluk da veren bir biçimde giderilmesi anlamına gelir”. İl Han Özyay, *Günüşünde Yönetim*, (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2004), 223.

²⁸⁸ Günday, 330.; Ayrıca Anayasa m.47’de yer alan “Kamu hizmeti niteliğini taşıyan özel teşebbüsler” hükmü kamu hizmetinin maddi anlamına örneklik oluşturabilecektir.

²⁸⁹ “Amme Hizmetleri umumi ve kolektif ihtiyaçları tatmin etmek ve amme menfaatini sağlamak üzere kurulmuşlardır” Onar, *İdare Hukukunun Umumi Esasları*, Cilt 1, 16-17.

²⁹⁰ Gülan, 5.

Ayrıca bir faaliyetin kamu hizmeti olduğunun ya da olmadığına belirlenme süreci siyasi ekonomik ve sosyolojik nüveleri barındırmaktadır.²⁹¹ Bu kapsamda bir hizmetin kamu hizmeti olarak belirlenmesinde kimin karar vereceği sorunu ortaya çıkmaktadır. Bu soruna binaen doktrinde iki farklı anlayış ortaya çıkmıştır. İlk görüş, bireylerin toplum halinde yaşaması için gerekli bir faaliyet varsa ve bu faaliyet özel faaliyet olması gerektiği gibi yerine getirilemiyorsa, bu faaliyetin devlet tarafından kamu hizmeti olarak üstlenilmesi gerektiğini, bu şartların varlığı halinde faaliyetin doğası itibariyle kamu hizmeti olarak kabul edileceğini ve bu hususa yargıçlardan ya da yöneticilerden kimin karar vereceğinin önemli olmadığını savunan görüş, *Mutlakçı (Objektivist) Görüş* olarak kabul edilmektedir.²⁹²

İkinci görüş ise, yalnızca yöneticilerin kamu hizmeti olarak kabul ettiği faaliyetlerin kamu hizmeti olarak nitelendirildiğini, faaliyetlerin toplumsal ihtiyaçlar çerçevesinde idare tarafından kamu hizmeti olarak yerine getirileceği hususunda karar verildiğini ve bu konuda karar vermeye yetkili olanın kanun koyucu olduğunu savunan görüş, *Göreceli (Sübjektif) Anlayış* olarak kabul edilmektedir.²⁹³ Bu kapsamda kamu hizmetlerine kanun koyucunun (yasamanın) karar vermesi çoğunlukça tercih edilen bir görüş olarak doktrinde yer almaktadır.

Yukarıda belirtildiği üzere kamu hizmetlerinin kamu yararını ve menfaatini sağlamak amacıyla tüm kamu hizmetlerinin mutlak idare tarafından görülmesi zorunluluğu ortadan kalkmıştır. Günümüzde kamu hizmetleri hem idare hem özel kişiler tarafından görülebilmektedir. Bu kapsamda, kamu hizmetinin kamu tüzel kişileri tarafından görülmesine *emanet usulü*²⁹⁴, kamu hizmetlerinin özel hukuk tüzel kişileri tarafından görülme usulleri klasik anlamda; Müşterek emanet, İltizam, imtiyaz ve ruhsat/izin olarak kabul edilmektedir.²⁹⁵

3.1.2.2. Kolluk Faaliyeti Kavramı

Kolluk faaliyeti, temel hak ve özgürlükleri sınırlaması ve bireylere doğrudan etkisi bakımından diğer idari faaliyetlerden farklılaşmaktadır. Söylenilebileceği üzere, kolluk

²⁹¹ “Hangi Faaliyetin Kamu hizmeti olarak düzenleneceği; zamana, mekâna, siyasi iktidarın ideolojik anlayışına ve savunduğu yaşam tarzına göre değişebilecektir.” Bkz: Ulusoy, *Kamu Hizmeti İncelemeleri*, 14.

²⁹² Ulusoy, *Yeni Türk İdare Hukuku*, 461.

²⁹³ Yıldırım (ed.), Yasin: *Kamu hizmeti*, 536.; Günday, 343.

²⁹⁴ Yıldırım (ed.), Yasin: *Kamu hizmeti*, 566-567.; Günday, 343-344.

²⁹⁵ Yıldırım (ed.), Yasin: *Kamu hizmeti*, 571-575.

faaliyetleri aracılığıyla idare, toplumu oluşturan birey ve toplulukların faaliyetlerine dair denetleme işlemi gerçekleştirerek temel hak ve özgürlüklere müdahalede bulunabilmektedir.²⁹⁶

İdari faaliyetlerin asıl amacının kamu yararı olmasının yanında, özü itibariyle kolluk işlemlerinin amacı kamu düzeninin korunmasını sağlamaktır. Böylece kolluk tarafından kamu düzenini korumak ve gerçekleştirmek yoluyla kamu yararı sağlanmış olmaktadır.²⁹⁷ Bu kapsamda kamu düzeninin²⁹⁸ barındırdığı üç unsurun; dirlik ve esenlik, sağlık ve güvenlik olduğu kabul edilmektedir.²⁹⁹

Kamu düzeninin ilk unsuruna karşılık gelen *dirlik ve esenlik kavramı*, normal akışını olumsuz etkileyen, toplum halinde yaşamının gereklerini aykırı olarak maddi olarak düzensizlik ve karışıklığın mevcut olmayışıdır. Daha açık bir ifadeyle bu kavram, toplumu oluşturan bireylerin nezdinde rahatsızlık verici dış etkenlerden (gürültü, toz, pislik vb. her türlü düzensizlik) etkilenecek huzurlarının bozulmamasını ifade etmektedir.³⁰⁰ Bu kapsamda idari kolluğun korumakla yükümlü bulunduğu esenliğin “maddi esenlik” olduğu, manevi esenliğin ise kolluk yetkisinin kapsamı dışında kaldığı söylenebilecektir.³⁰¹

İkinci unsur olan genel sağlık diğer bir ifadeyle *kamu sağlığı kavramı* ise toplumun bulaşıcı vesaire hastalıklardan korunmasını ve uzak tutulmasını, toplumun önleyici faaliyetlerle sağlıklı koşullar içerisinde yaşamını idame ettirmesini ifade etmektedir. Kamu sağlığının korunması için sağlık kolluğu tarafından alınan tedbirler ve

²⁹⁶ Yıldırım (ed.), Okay Tekinsoy: *Kolluk*, 609-610.

²⁹⁷ “İdari faaliyetlerin genel amacı kamu yararınıdır. Kamu düzeni kavramı, kamu yararına göre daha dar ve özel bir amaç içermektedir... Kolluk faaliyetleri ve işlemlerinin asıl amacı kamu düzenini sağlamaktır.” Yıldırım (ed.), Okay Tekinsoy: *Kolluk*, 609.

²⁹⁸ Anayasa’da kamu düzeninden, kamu güvenliğinden, genel sağlık ve genel ahlaktan bahsedilmektedir. Kanunlarda umumi emniyet, asayiş, halkın ırz, can ve malını muhafaza, genel ahlak ve edep gibi terimler kamu düzeni kavramının içinde yer almaktadır. Yayla, *İdare Hukuku*, 38.

²⁹⁹ Yayla, bu unsurların; Güvenlik, Sağlık, Esenlik olduğunu söylemektedir. Bkz: Yayla, 38-41.; Ulusoy, genel güvenlik, genel dağlık ve toplumsal huzur olduğunu söylemektedir. Bkz: Ulusoy, *Yeni Türk İdare Hukuku*, 518.; Diğer tanımlamalar için bkz: Duran, *İdare Hukuku Ders Notları*, 254-255.; Günday, 292-293.; Gözler, *İdare Hukuku*, Cilt 2, 478-479.

³⁰⁰ Onar, 1106.; Yayla, 40.; Günday, 292.; Yıldırım (ed.), Okay Tekinsoy: *Kolluk*, 610-611.

³⁰¹ Yıldırım (ed.), Okay Tekinsoy: *Kolluk*, 611-612.; Fakat Anayasa hükümleri bu yönde olmasına rağmen, bazı hallerde manevi ve ahlaki alandaki faaliyetler maddi düzende karşılık bulduğu durumlarda kolluğun müdahale etme yetkisinin olacağı doktrinde kabul edilmektedir. Bkz: Metin Kıratlı, *Koruyucu İdari Hizmetler*, (Ankara: TODAİE Yayınları, 1973), 33.; Bununla birlikte bu tip bir müdahale yetkisi mevzuatta da yer almaktadır. Bkz: PVS 11. madde.

öngörülen müdahaleler, nitelik itibariyle kamu düzeninin korunması çerçevesinde değerlendirilmektedir.³⁰²

Kamu düzeninin diğer bir unsuruna karşılık gelen *güvenlik kavramı*, bireylerin umumi ve umuma açık yerlerde can ve mallarına zarar verebilecek tehditlerin ve tehlikelerin yokluğundan emin olmaları ve bu yönde olumlu kanaatlere sahip olmaları; saldırıya, zorlanmaya, kazaya ve engellemeye uğramadan hareket etmeleri veya bulunmaları şeklinde ifade edilmektedir.³⁰³

Fonksiyonel anlamda kolluk faaliyeti, idari kolluk faaliyeti ve adli kolluk faaliyeti olmak üzere iki başlık altında sınıflandırılmaktadır. İdari kolluk³⁰⁴ ya da “önleyici kolluk” olarak ifade edilen bu kolluk, kamu düzeninin korunması ve kamu düzeninin devamını sağlamak amaçlı alınan önlemlere ilişkin önleyici nitelikli kolluk faaliyetidir. Adli kolluk³⁰⁵ ya da “suç kolluğu” ise kamu düzeninin bozulmasının ardından bastırıcı nitelikli kolluk faaliyetidir.³⁰⁶

İdari kolluk-adli kolluk ayrımı uygulama ve yargılama bakımından da önem arz etmektedir. Bu kapsamda idari kolluk, idari makamların emrinde faaliyet gösterdiği için doğacak uyuşmazlıklar idari yargıda çözümlenecektir. Adli kolluk ise adli makamların emri altındadır adli kolluk faaliyetlerinden doğan uyuşmazlıklar adli yargıda görülmektedir.³⁰⁷

³⁰² Yayla, 39-40.; Günday, 292.; Ayrıca bireysel hastalıkların iyileştirilmesi ve toplumun hastalıklardan korunması ve arındırılması bir kamu hizmeti olan sağlık kamu hizmetinin konusudur. Anlaşılacağı üzere bireysel açıdan sağlık unsuru kamu düzeni kavramının kapsamı içinde yer almamaktadır. Bkz: Yıldırım (ed.), Okay Tekinsoy: *Kolluk*, 613.

³⁰³ Günday, 292.; Duran, 254.; Özay, *Günüşiğinde Yönetim*, 727.; Yıldırım (ed.), Okay Tekinsoy: *Kolluk*, 612-613.; Ayrıca PVSK 1. maddesindeki: “Polis asayiş amme, şahıs, tasarruf emniyetini ve mesken masuniyetini korur.” ibaresiyle güvenlik kavramına karşılık emniyet ve asayiş kelimelerinin kullanıldığı görülmektedir.

³⁰⁴ İdari kolluğun temel amacı “önleme” dir. Ayrıca kolluk makamlarına kamu düzenini bozan davranışları bastırma ve bunlara ilişkin yaptırım uygulama yetkisi de kanunlarla verilmiştir. Bkz: Özay, 493.; Ulusoy, *Yeni Türk İdare Hukuku*, 519.

³⁰⁵ Adli kolluk görevlileri, suç işleyen şahısları bulduklarında ya da suçüstü bir şekilde yakaladıklarında adli makamlara teslim etmek zorundadırlar. Suç sebebiyle cezai yaptırımları bizzat uygulayamamaktadırlar. Bkz: Özay, 493.

³⁰⁶ Görevlerinin nitelikleri bakımından ayrılan idari kolluk ve adli kolluk, teşkilat ve görevliler bakımından aynıdır. Bu iki kolluk, İçişleri Bakanlığına bağlı Emniyet Genel Müdürlüğü içinde teşkilatlanmıştır. Yıldırım (ed.), Okay Tekinsoy: *Kolluk*, 617-618.; Ayrıca bir kolluk faaliyeti hem adli hem de idari kolluk niteliğini aynı olayda söz konusu olabilmektedir. “*Yollarda trafik düzenini sağlamakla görevli bir idari kolluk görevi yerine getiren trafik polisi, işlenen bir trafik suçunun tutanağını düzenlerken adli kolluk görevi de yerine getirmiş olmaktadır.*” Bkz: Günday, 294.

³⁰⁷ İdari kolluk-adli kolluk ayrımı, kolluk görevlilerinin görevlerine ilişkin işledikleri suçların kovuşturulması bakımından da önem arz etmektedir. Bkz: Yıldırım (ed.), Okay Tekinsoy: *Kolluk*, 618.; Günday, 293.; Ayrıca, idari kolluk görevlilerinin görevleri dolayısıyla veya görevleri esnasında

Kolluk Faaliyeti bağlamında yapılan bir diğer ayırım ise, Genel idari kolluk (umumi zabıta) ve özel idari kolluk ayırımıdır.³⁰⁸ Polis ve jandarmadan meydana gelen “*genel idari kolluk*”, kamu düzeninin klasik üç unsuru olan dirlik ve esenlik, sağlık ve güvenlik unsurlarını bireylerin ve grupların tüm faaliyetleri çerçevesinde korumak ve gerçekleştirmekle görevli olan kolluktur. “*Özel idari kolluk*³⁰⁹” ise yetkili makam, uygulanan kolluk usulleri ve amaçlar bakımından genel idari kolluktan farklılaşmaktadır. Daha açık bir biçimde ifade edileceği üzere özel idari kolluk, kamu düzeninin bilinen klasik unsurlarını aşan, belirli bir alanla sınırlı ve özel amaçlar çerçevesinde hukuki düzenlemelerle görevli kılınan kolluk olarak ifade edilmektedir.³¹⁰

Bununla birlikte, özel idari kolluk faaliyetlerine uygulanan hususi bir hukuki rejim bulunmamaktadır.³¹¹

Ayrıca özel idari kolluklar, genel idari kollukla aynı amaç ve konuda, farklı özellikler ve önem içermesi yönüyle uzmanlaşmış alanlarda³¹² hususen kamu düzenini sağlamaya dair faaliyetleri yürütmekle görevlendirilebilmektedir.³¹³ Bazı özel kolluklar ise genel idari kolluğun amaç ve konularının tamamen dışında³¹⁴ faaliyet

işledikleri suçların kovuşturulması, 4483 sayılı Memurlar ve Diğer Kamu Görevlilerinin Yargılanması Hakkında Kanun hükümlerine tabi iken, adli kolluk görevlilerinin işledikleri suçlar Cumhuriyet Savcısı tarafından doğrudan soruşturulur. Detaylı bilgi için bkz: 5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanunu madde 161/5.; Bunun dışında Türk Hukuk sisteminde kolluk faaliyetinden kaynaklanan zararların tazmini için açılan davalarda hem idari kolluk faaliyetlerinden doğan zararlarla ilgili uyuşmazlıklarda hem de adli kolluk faaliyetlerinden doğan zararlarla ilgili uyuşmazlıklarda idari yargı kendisini görevli olarak kabul etmektedir. Bkz: Şeref Gözübüyük ve Turgut Tan, *İdare Hukuku*, Cilt 1, (Ankara: Turhan Kitabevi, 2013), 757.

³⁰⁸ Günday, 295.; Gözler, *İdare Hukuku*, Cilt 2, 505.; Ulusoy, 521.

³⁰⁹ Özel idari kolluk, kamu düzeninin klasik üç unsuru sağlama çerçevesinde ilgili idareye bağlı olarak faaliyette bulunmasından ötürü “*hizmet kollukları*” da denmektedir.

³¹⁰ Gözler, *İdare Hukuku*, Cilt 2, 509.; Günday, 297.; “*Yerel yönetimlerin özel kanunları çerçevesinde genel olarak dirlik ve esenlik, güvenlik ve sağlığın korunması amacıyla yürüttükleri kolluk faaliyetleri genel idari kolluk olarak kabul edilmektedir.*” Bkz: Yıldırım (ed.), Okay Tekinsoy: *Kolluk*, 620-621.

³¹¹ Buna uygun olarak, Emniyet Teşkilatı 3. madde: “*hususî zabıta: Umumi zabıta haricinde kalan ve mahsus kanunlarına göre teşekkül edip muayyen vazifeleri gören zabıta kuvvetleridir.*”

³¹² Belirli bir konuda uzmanlaşmış kolluk faaliyetlerin yürütülmesine; sınır güvenliği, sahil güvenliği, hava trafik yönetimi örnek verilebilir. Bkz: Günday, 297.

³¹³ “*Genel idari kollukla aynı amaçlarla faaliyet gösteren özel kolluklar, başlı başına uzmanlaşmış bir şekilde yürütülmenin yanında genel idari kolluktan farklı usullere bağlı olması ile de genel idari kolluktan ayrılır.*” Yıldırım (ed.), Okay Tekinsoy: *Kolluk*, 621-622.; Ayrıca bkz: Günday, 296.

³¹⁴ Bahsedilen bu kollukların asıl amacı, toplumsal bir faaliyet için, kamu düzeninin klasik üç unsurundan farklı olan önemli değerleri korumaktır. Bu özel kolluklara Av, orman, gümrük, turizm, maliye, at yarışları kollukları, doğal ve tarihi sit kolluğu, çevre ve tekelleme vb. örnek olarak gösterilebilir.

göstermek için de oluşturulabilmektedir.³¹⁵ Bu kapsamda slot uygulamalarının özel idari kolluk altında gerçekleştirildiği de söylenebilecektir.

Bunun dışında kamu düzenini korumak için Anayasa ve kanunlar çerçevesinde temel hak ve özgürlükleri sınırlandıran kolluk faaliyetlerinin gerçekleşmesinde ve yürütülmesinde kolluk işlemleri (kolluk tedbirleri) ve usulleri önemli bir yere sahiptir. Bununla birlikte idare, idari bir işlem olan kolluk tedbirleri ile kolluk faaliyetinde bulunmaktadır. Bu kapsamda idare kolluk tedbirleri çerçevesinde *düzenleyici kolluk işlemleri* ve *birel kolluk işlemleri* gerçekleştirilebilmektedir.³¹⁶

Düzenleyici kolluk işlemleri; kolluk makamlarının temel hak ve hürriyetleri kanunla belirlenen alanına hâlel getirecek bir biçimde sınırlandırma yapmadan, kanunda yer alan kuralların ve prensiplerin belirli ve somut durumlar çerçevesinde, genel ve objektif bir biçimde tatbik şeklini belirleme ve bu kapsamda düzenleme yapabilmesini ifade etmektedir.³¹⁷

Bireysel (Birel) kolluk işlemleri ise kamu düzenini sağlamak ve korumak amacıyla temel hak ve hürriyetleri sınırlayan kanunların ve düzenleyici işlemlerin, belirli kişilere ve durumlara uygulanması ile alınan; gözetim ve denetim, uyarı ve buyruk konulu kolluk tedbirleridir.³¹⁸

Genellikle kolluk usulleri idare tarafından, kamu düzenini, refahı ve toplumsal düzeni korumak amaçlı gerçekleştirilmektedir.³¹⁹ Kolluk faaliyetlerinin kolluk tedbirleri bağlamında irdelenmesinde önemli bir yere sahip olan kolluk usulleri; yasaklama, izin ve bildirim olarak üç usulde uygulanmaktadır.³²⁰ Bu usuller söz konusu olduğunda hangi kolluk usulünün uygulanacağına kanun koyucu tarafından karar

³¹⁵ Günday, 297.

³¹⁶ Yıldırım (ed.), Okay Tekinsoy: *Kolluk*, 635-636.; Günday, 303-304.

³¹⁷ Ayrıca, Anayasa'nın 13. maddesi: "*Temel hak ve hürriyetler, özlerine dokunulmaksızın yalnızca Anayasanın ilgili maddelerinde belirtilen sebeplere bağlı olarak ve ancak kanunla sınırlanabilir...*" İlgili maddeden anlaşılacağı üzere, idari bir işlemle temel hak ve özgürlükler sınırlandırılmayacaktır. Dolayısıyla düzenleyici kolluk tedbirleriyle yalnızca kanun çerçevesinde faaliyetin uygulama şeklini düzenleme, bir faaliyeti yasaklama ya da sınırlandırma yapabilecektir. Bununla birlikte, Anayasa'nın 124. maddesinde yer alan: "*Cumhurbaşkanı, bakanlıklar ve kamu tüzelkişileri, kendi görev alanlarını ilgilendiren kanunların ve Cumhurbaşkanlığı kararnamelerinin uygulanmasını sağlamak üzere ve bunlara aykırı olmamak şartıyla, yönetmelikler çıkarabilirler...*" ibaresiyle, Cumhurbaşkanı, görev alanlarında bakanlıklar ve özel kolluk makamları düzenleyici kolluk işlemi kapsamında yönetmelikler ihdas edebilecektir. Bkz: Yıldırım (ed.), Okay Tekinsoy: *Kolluk*, 636.

³¹⁸ Yıldırım (ed.), Okay Tekinsoy: *Kolluk*, 635-636.; Günday, 303.

³¹⁹ Özge Okay Tekinsoy, *İdare Hukukunda Kamu Düzeni Kavramı*, (İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2011), 32.

³²⁰ Özay "İzin ve Bildirim" ve "Doğrudan Yerine Getirme" olarak ele almıştır. Özay, 737.

verilmektedir.³²¹ Ayrıca uygulamada idarenin refah ve toplumsal düzeni korumak adına gerçekleştirdiği birel (bireysel) işlemlerin çoğunluğunu ruhsat/izin usulü oluştururken, nadiren bildirim usulü uygulanmaktadır.³²²

3.1.2.3. Kamu Hizmeti- Kolluk Faaliyeti Ayrımının Gerekliliği

Temel olarak idari faaliyetler, kamu hizmetleri ve kolluk olmak üzere iki kısımda incelemektedir.³²³ Bu hususta doktrinde farklı yaklaşımlar bulunsa da³²⁴ kamu hizmeti ile kolluk faaliyeti arasında hukuki rejim bakımından hatırı sayılır farklılıkların bulunması ve kolluğun kendine has özelliklerinin mevcut olması³²⁵ bu faaliyetlerin iki ayrı kategori altında münferiden incelenmesini gerektirmektedir.³²⁶

Kolluk faaliyetini ve kamu hizmetini birbirlerinden ayıran farklılıklar ancak bu faaliyetlerin niteliği, konusu ve gerçekleştirilmesinde yararlanılan hukuki enstrümanlar ayrıca incelenerek ortaya koyulabilecektir.

Bu kapsamda öncelikle idari faaliyetin konusunu bakımından bir ayırım yapmak gerekmektedir. Kolluk faaliyetinin konusu, kişilerin davranışlarını düzenlemeye yönelik tek yanlı kamusal işlemlerle emirler ve yasaklar ihdas etmek, ihdas edilen

³²¹ Yıldırım (ed.), Okay Tekinsoy: *Kolluk*, 636.

³²² İlhan Özay, "İdari Kolluk- Adli Kolluk", *Journal of Istanbul University Law Faculty* 71: 947-961 (2013), 959.

³²³ Ulusoy'a göre kamu düzenini koruma faaliyeti olan kolluk faaliyetinin bu ayrıma göre kamu hizmeti niteliği taşımadığı gibi bir izlenim oluşmaktadır. Fakat Kolluk faaliyetleri de kamu hizmetlerinin bir parçasıdır. Ulusoy, 457.

³²⁴ Ulusoy'un kolluk faaliyetini kamu hizmetlerinin bir parçası olarak kabul ettiği görüşe karşın; Duran ve Sarıca'nın kolluk faaliyetinin kamu hizmeti sayılmayacağı görüşü bulunmaktadır. Duran, *İdare Hukuku Ders Notları*, 245.; Ayrıca: Ragıp Sarıca, *İdare Hukuku Ders Notları*, (İstanbul: Kenan Matbaası, 1971), 74.; Tüm bunların yanında Anayasa Mahkemesi: "...denetleme görev ve yetkisi idarenin kolluk etkinlikleri içinde yer alan, genel idare esaslarına göre yürütülmesi gereken bir kamu hizmeti olup..." ibaresiyle kolluk faaliyetine dair yetkileri, kamu hizmeti kapsamı içinde değerlendirdiği görülmektedir. Bkz: Anayasa Mahkemesi Kararı, E.2007/2, K.2011/13, Karar Tarihi:13.01.2012.

³²⁵ Doktrinde kolluğun kendine has özelliklerinin mevcut olduğu kanısı, kolluk faaliyetini kamu hizmetinden farklı bir faaliyet olarak değerlendiren görüş tarafından kabul edilmesinin yanında, kolluk faaliyetini hususi kurallar ve usuller çerçevesinde gerçekleştirilen ayrı bir kamu hizmeti olarak gören görüş tarafından da kabul edilmektedir.

³²⁶ Gülan, Kolluğun "*çok sıkı kurallara ve usullere bağlanmış bir kamu hizmeti*" sayılması gerektiğini ancak özellikleri nedeniyle ayrı inceleme zorunluluğu olduğunu ifade etmektedir. Bkz: Gülan, *Kamu Hizmeti ve Görülüş Usulleri*, 11.; Ayrıca Özay, "toplumun ihtiyaçlarının tatminine yönelik idari etkinliklerinin; "kamu hizmeti", "özel kişilerin desteklenmesi" ve koruyucu idari hizmet olarak da ifade edilen "kolluk" faaliyeti olmak üzere başlıca üç tür müdahale biçiminde ele alınması gerektiğini" belirtmiştir. Bkz: Özay, 223.; Bununla birlikte Tan, kamu hizmeti kolluk faaliyeti ayrımının gerekli olduğunu, doktrinde bu ayrımın gerekli olmadığını savunanların dahi kolluk faaliyetinin "*kendine özgü ve çok özel yöntemlerle gerçekleştirilen*" bir kamu hizmeti olduğunu kabul ettiklerini ifade etmektedir. Bununla birlikte kamu hizmeti kolluk faaliyeti ayrımının gerekliliğini; *Kolluk faaliyetlerinin özel kişilere devredilemeyeceği, kolluk yetkisinin sözleşme konusu yapılamayacağı ve kolluk yetkisinin gelir sağlamak amacıyla kullanılmayacağı* hususları ile gerekçelendirmektedir. Bkz: Tan, *İdare Hukuku*, 347.

kurallara uymayanlar hakkında yaptırımlar öngörerek kamu düzeninin korunmasını sağlamak iken; kamu hizmetinin konusu, toplumun ortak ve genel ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik edimler sunmaktır.³²⁷ Anlaşılacağı üzere kolluk faaliyetinde düzenleme, denetleme ve yaptırım yönü ağır basarken, kamu hizmeti edim sunma yönüyle farklılaşmaktadır.³²⁸

Kamu hizmeti ve kolluk Faaliyeti arasındaki diğer bir fark, amaç unsuru bakımından ortaya çıkmaktadır. Kamu hizmetlerinin asıl amacı “*kamu yararı*” iken, kolluk faaliyetlerinin amacı daha özel bir amaç olan “*kamu düzenini korumak*” olarak ifade edilmektedir. Ayrıca kamu hizmetleri büyük çoğunlukla yararlandırıcı nitelikte idari işlemlerle yapılırken, kolluk faaliyetleri bireylerin temel hak ve özgürlüklerine müdahalede bulunan yükümlendirici nitelikteki idari işlemlerle yapılmaktadır. Bununla birlikte kolluk faaliyetlerinin temel hak ve özgürlüklere yapılan müdahale sebebiyle hukukiliğinin denetlenmesi işlemlerine, kamu hizmetlerine nazaran daha büyük önem verilmesi gerekmektedir.³²⁹

Ayrımı oluşturan başka bir farklılık ise idari faaliyetin gerçekleştirilmesi yönüyle önem arz etmektedir. Kolluk faaliyetinin doğrudan kamu gücüne dayanması sebebiyle bizzat idare tarafından gerçekleştirilmesi gerekirken³³⁰, kamu hizmetleri; idare tarafından³³¹, idare dışında yer alan özel hukuk kişileri tarafından veya özel yönetim şekilleri çerçevesinde gerçekleştirilebilmektedir.³³² Kolluk faaliyetleri kural olarak tek yanlı idari işlemler aracılığıyla yürütülmekteyken diğer kamu hizmetleri hem idari

³²⁷ Kolluk faaliyetlerinde ilgililerin rızası aranmazken, kamu hizmetlerinden yararlanma tamamen kişilerin rızasına ve talebine bağlı olmaktadır. Bkz: Lütfi, Duran, “Peştamallık ve Ulufe ya da Kolluk Yetkisinin Paraya Çevrilmesi”, *Amme İdaresi Dergisi*, C. 20, S. 1, (1987), 12.

³²⁸ Duran, *İdare Hukuku Ders Notları*, 245. Ezgi Şirin, “İdari Kolluk Faaliyetinin Özel Hukuk Kişilerince Görülmesi”, (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2013), 16-17.; Duran, “Peştamallık ve Ulufe ya da Kolluk Yetkisinin Paraya Çevrilmesi”, 12-13.

³²⁹ Ulusoy, 457.

³³⁰ Kolluk faaliyetinin kamu gücüne dayanması sebebiyle, doğrudan idare tarafından yerine getirilmesi gerektiği görüşü hakimdir, bkz: Gözübüyük ve Tan, *İdare Hukuku*, Cilt 1, 665.; Bunun yanında, “*Kolluk faaliyetinin yerine getirilmesinde idare yanında özel hukuk kişilerine de tanınmış olan yetkiler söz konusudur. Bunun sonucu olarak da kolluk faaliyetinin yerine getirilmesinde özel yönetim biçimlerinin uygulandığı haller olabilmektedir.*” Şirin, “İdari Kolluk Faaliyetinin Özel Hukuk Kişilerince Görülmesi”, 17.

³³¹ Kamu hizmetlerinin bir kısmında yasama organının iradesi ve nitelikleri gereği doğrudan kamu tüzel kişileri tarafından gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bkz: Gözübüyük ve Tan, *İdare Hukuku*, Cilt 1, 665.

³³² Duran, 245.

işlemlerle hem de sözleşmelerle (idari veya özel hukuk sözleşmeleriyle) yürütülebilmektedir.³³³

Kolluk faaliyeti ile kamu hizmeti anlayışlarında zaman içinde gerçekleşen değişime bağlı olarak farklılığı ortaya koyan ölçütlerdeki meydana gelen değişiklikler, kamu hizmeti ile kolluk faaliyetini ayırmak bakımından zaman zaman yetersiz ve işlevsiz kalsa da değişimle birlikte farklılıkların tamamen azaldığı ya da sona erdiği söylenemeyecektir.³³⁴

Her ne kadar kamu hizmeti ve kolluk faaliyeti arasında farklılıklar mevcut olsa da ilkeler bakımından paralellik bulunmaktadır. Bu kapsamda, kamu hizmeti için geçerli olan eşitlik, süreklilik, uyarılma ilkeleri, kolluk faaliyetleri için de geçerli kabul edilmektedir.³³⁵

Özetle kolluk faaliyetinin kamu hizmetinin içinde kabul edilmesi ya da özel yönleri bakımından kamu hizmetinden hariç tutulması doktrinde tartışılmaya devam edilmektedir. Fakat yukarıda bahsedilen ayırım ölçütleri çerçevesinde kolluk faaliyetinin diğer kamu hizmetlerinden farklılaştığı görülebilmektedir.

Sonuç olarak, kamu hizmeti kolluk faaliyet ayrımında üzerinde dikkat edilmesi gereken husus, kamu hizmetinde bir edim sunma faaliyeti söz konusu iken, kolluk faaliyetinde bireylerin temel hak ve hürriyetlerinin sınırlandırılması ve düzenlenmesine ilişkin bir faaliyet söz konusu olduğu söylenebilecektir.

Her ne kadar Uyuşmazlık Mahkemesi bir kararında³³⁶ DHMİ Genel Müdürlüğü kamu hizmeti niteliği ağır basan kamu iktisadi kuruluşu olarak değerlendirilmiş olsa da bu değerlendirme, DHMİ'nin havaalanı ve antrepo işletmesi gibi kamu hizmeti sunması bakımından yapılmış bir değerlendirmedir. Bu yönüyle DHMİ'nin terminal işletmeciliğine ilişkin kamu hizmeti yönü ağır basan edim sunma faaliyetleri slot uygulamalarından ayrılmalıdır. Buna karşın, havaalanı altyapısını kullanacak havayolu işletmelerinin zamansal sırasını ve kullanım sürelerini bir izin aracılığıyla

³³³ Ulusoy, 457.

³³⁴ Bu duruma, tek taraflı işlemlerle yerine getirilen kolluk faaliyetine ilişkin bazı yetkilerin sözleşme ile özel hukuk kişilerine devredilmesi örneklik teşkil edebilir. Şirin, 18.

³³⁵ Şirin,18.

³³⁶ Uyuşmazlık Mahkemesi Kararı, E. 2009/167, K.2009/226, Karar Tarihi: 5.10.2009. (Lexpera Veritabanı) (E.T: 17.12.2020)

düzenleyen slot tahsisi, DHMİ denetiminde ve gözetiminde, havaalanı emniyeti ve kamu düzeni sağlamak amacıyla yürütülmektedir.

Bu bağlamda özel hukuk kişileri olan havayolu işletmelerince gerçekleştirilen hava taşıma faaliyeti için önemli bir husus olan slot uygulamalarının, idarenin denetim ve gözetiminde ve bilhassa tahsisin DHMİ tarafından bir izin/ruhsat verilerek gerçekleştirilmesi bu faaliyetin kolluk kapsamında değerlendirilmesi gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Yukarıda belirtilen hususlarla birlikte kamu hizmeti-kolluk faaliyeti ayrımının slot tahsisinin izni/ruhsat niteliği itibariyle hangi faaliyet içerisinde yer aldığı tespiti ve faaliyet çerçevesindeki izin/ruhsat boyutu ayrıca incelenecektir.

3.1.3. İzin/Ruhsat Kavramının İdari Faaliyetler Bakımından Karşılaştırılması ve Slot Uygulamalarının İdari Faaliyetler İçerisindeki Yeri

Ruhsat/izin, kamu düzenin korunması ve denetlenerek kontrol altında tutulması için farklı türlerde, niteliklerde ve farklı kollarda idarenin sık kullandığı yöntemlerdendir.

Bu bağlamda öncelikle ruhsat kavramının idari faaliyetlerin görülüş usulü olarak ortaya çıkan farklı görünümünün tanımlanması gerekmektedir. Temel olarak ruhsat; kamu hizmeti görünümüyle kamu hizmetinin özel kişilere gördürülmesini sağlarken³³⁷, kolluk faaliyeti görünümüyle özel kişilerin faaliyetlerinin denetimi için bir araç olarak karşımıza çıkmaktadır.³³⁸ Anlaşılacağı üzere kamu hizmeti çerçevesinde ruhsat alındığında bir kamu hizmeti gerçekleştirilmekte iken kolluk faaliyeti ruhsatında yalnız kolluk makamlarının verdiği izin kapsamında özel kişiler tarafından özel faaliyetler yürütülmektedir.³³⁹

Yukarıda bahsedildiği üzere idari faaliyetler çerçevesinde iki farklı ruhsat tipi olduğu görülmektedir. Bu kısımda ruhsatın idari faaliyetler bağlamında farklılıkları incelenerek; içerik, faaliyet ve amaç bakımından farklı hukuki sonuçlar doğurup doğurmadığı irdelenecektir.

³³⁷ Gözler, 396.; Yıldırım (ed.), Yasin: *Kamu Hizmeti*, 571-572.; Günday, 362.

³³⁸ Yıldırım (ed.), Okay Tekinsoy: *Kolluk*, 638.

³³⁹ M. İsmail Çekiç, "İdare Hukuku Açısından Ruhsat", (Yüksek Lisans Tezi, Galatasaray Üniversitesi, 2019), 94. Günday, 362.; Gözler, 396.; Bahtiyar Akyılmaz, Murat Sezginer ve Cemil Kaya, *Türk İdare Hukuku*, 549.; Yıldırım (ed.), Yasin: *Kamu hizmeti*, 571-572.

3.1.3.1. Ruhsatın Kamu Hizmetindeki Görünümü

Ruhsat kavramının kamu hizmeti görünümüne dair yapılan tanımlamada, özel kişinin idari bir sözleşmeye dayanmadan salt idarenin verdiği bir izine binaen kamu hizmeti ifa etmesi ruhsat olarak kabul edilmektedir.³⁴⁰ Bununla birlikte, bazı tanımlamalarda da *idarenin tek yanlı işlemleri vasıtasıyla meydana çıkan usul*³⁴¹ ya da *idari izin vasıtasıyla yetkilendirme*³⁴² olarak da isimlendirilmektedir.

Kamu hizmetinin idare haricinde özel kişilerin de yerine getirebilmesinin mümkün olduğu durumlarda, *tekel niteliği bulunmayan kamu hizmetinden* ve buna yönelik ruhsatın verilmesinden bahsedilebilecektir. Fakat kamu hizmeti sadece idare ya da kamu iktisadi teşebbüsleri tarafından yerine getirilebildiği tekel niteliği bulunan kamu hizmetlerinde ruhsat söz konusu olmayacaktır.³⁴³ Dolayısıyla ruhsatın, yalnızca özel kişilerce yerine getirilen ve tekel niteliği bulunmayan kamu hizmetleri için idare tarafından verilebileceği anlaşılmaktadır.³⁴⁴

Bununla birlikte kamu hizmetlerinin genel amacının kamu yararını sağlanması olmasının bir yansıması olarak; özel kişilere ruhsata tabi olarak gördürülen kamu hizmetlerinde dahi idare tarafından gözetimin ve denetimin olması³⁴⁵ ve idarenin özel kişiyi kamu hizmeti faaliyetinde kamu yararı gözetmeye mecburiyeti altında bulundurması gerekmektedir.³⁴⁶

³⁴⁰ Günday, 362.; Gözler, 396.

³⁴¹ Onur Karahanoğulları, *Kamu Hizmeti: Kavram ve Hukuksal Rejimi*, 324.

³⁴² Ulusoy, 508.

³⁴³ Yayla, 89.; Akyılmaz (vd.), 549

³⁴⁴ Akyılmaz (vd.), 549.; Günday, 362.

³⁴⁵ Anayasa Mahkemesi Kararında: “...*kamu hizmetleri, aslında bir bütündür. Bunun yerine getirilmesi de ilke olarak Devlete aittir. Ancak toplum hayatının gittikçe genişlemesiyle çoğalan kamu hizmetlerinin mutlaka klasik idare kuruluşları tarafından görülmesi koşulu artık aranmamakta, bunların dışında özel kişilerce de gerçekleştirilebileceği kabul edilmektedir. Başka bir deyişle, kamusal hizmet ünitelerinin nitelik ve özellikleriyle uyuşabildiği ölçüde, kamu ve özel hukuk kurallarından oluşan karma nitelikte yapılandırılmaları mümkündür. Bu sebepledir ki, kamu hizmetleri ne suretle yürütülürse yürütülsün kamu kurum ve kuruluşlarının gözetim ve denetimleriyle hizmeti yönlendirme yetkileri var olduğu sürece, hizmet kamusal niteliğini korumuş olur...*” Anayasa Mahkemesi Kararı, E.1990/4, K. 1990/6, Karar Tarihi: 12.04.1990, (Lexpera Veritabanı) (E.T: 24.12.2020)

³⁴⁶ M. İsmail Çekiç, “İdare Hukuku Açısından Ruhsat”, 96.

3.1.3.2. Ruhsatın Kolluk Faaliyetindeki Görünümü

Özel kişilerin belirli faaliyetleri kanun koyucu tarafından izne bağlanmış olmasına rağmen faaliyetler tamamen yasaklanmamış izin için gerekli şartlarla sınırlanmıştır. Kolluk faaliyeti görünümündeki izin/ruhsat işlemlerinde idare, faaliyetleri önceden denetleyebilmekte ve gerektiğinde faaliyetin gerçekleştirilmesini engelleyebilmektedir. Bu kapsamda kolluk faaliyetleri bağlamında gerçekleştirilen birel işlemlerin önemli bir bölümü idare tarafından verilen ruhsat niteliğindeki izinlerdir.³⁴⁷

İzin/ruhsat usulünde idare, izin talep eden kişinin kanunda belirlenmiş olan koşulları taşıyıp taşımadığını incelemekte ve koşulları sağlayan kişilere bu izni vermesi gerekmektedir. Kolluk makamının takdir yetkisinin bulunduğu hallerde ise kamu düzeninin bozulmaması(korunması) amacıyla hukuka uygun bir şekilde takdir yetkisini kullanması gerekmektedir.³⁴⁸

Kolluk faaliyeti kapsamında verilen ruhsatlar genellikle bir faaliyetin önceden belirlenmiş şartlarının sağlanması neticesinde verilen izinler olarak da kabul edilebilmektedir. Ayrıca ruhsat/izin, uygulanması gerektiği gibi uygulanmadığı takdirde kamu düzenini bozabilmesi yönüyle diğer kolluk usullerine nazaran önem arz etmektedir.³⁴⁹

Bir ruhsat için idari faaliyet bakımından nitelik tespiti yapılırken, faaliyet bağlamında kamusal nitelikli işlemler yapılmıyorsa ve ruhsata ilişkin yapılan denetim yalnızca kolluk denetimiyle sınırlı kalmaktaysa nitelik belirleme sürecinin kolluk ruhsatı çerçevesinde ele alınması gerekmektedir.³⁵⁰

Yapılan açıklamalar sonucunda, slot uygulamaları kapsamında verilen izin/ruhsatın kolluk faaliyeti kapsamında verilen ruhsat olduğu, idarenin kamu düzenini korumak, denetim ve gözetim sağlamak amacıyla bu kolluk usulünü tercih ettiği söylenebilecektir.

³⁴⁷ Yıldırım (ed.), Okay Tekinsoy: *Kolluk*, 638.; Taner Ayanoğlu, *Kontenjan Kısıtlamalarına Tabi Özel Kişi Faaliyetleri*, (İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2019), 57.; Özay, 737.738.

³⁴⁸ Günday, 304-305.; Yıldırım (ed.), Okay Tekinsoy: *Kolluk*, 638.

³⁴⁹ Çekiç, 110.

³⁵⁰ Çekiç, 128.

İdare hukukunda ruhsata ilişkin sunulan teorik bilgiler ışığında, slot uygulamaları kapsamında verilen ruhsat/izin kulluk faaliyeti kapsamında değerlendirilmesi gerektiği kanaatindeyiz. Özellikle kamu hizmeti/kulluk faaliyeti ayrımında her ikisi de idareye bir görev olarak verilmekle birlikte, kamu hizmetinde bir edimin sunulması niteliği ağır basarken, kulluk faaliyetinde kamu düzeni kapsamında temel hak ve hürriyetlerin düzenlenmesi işlevi öne çıkmaktadır. Slot uygulamalarına bakıldığında da bu faaliyetlerin kamu düzeninin koruma amacı olduğu, bir edim sunma faaliyetinden ziyade kamu düzeninin korunması amacı güdüldüğü söylenebilecektir.

3.1.4. Yargı Kolu Bakımından Slot Uygulamalarının İncelenmesi

2577 Sayılı İdari Yargılama Usul Kanunu 2. maddesiyle:

- a) İdarî işlemler hakkında yetki, şekil, sebep, konu ve maksat yönlerinden biri ile hukuka aykırı olduklarından dolayı iptalleri için menfaatleri ihlâl edilenler tarafından açılan iptal davaları,
- b) İdari eylem ve işlemlerden dolayı kişisel hakları doğrudan muhtel olanlar tarafından açılan tam yargı davaları...

İdari dava türlerini tanımlamıştır.

DHMİ tarafından gerçekleştirilen slot tahsis işlemi, tahmine dayalı geçici bir idari işlem olarak kabul görmektedir.³⁵¹ Bununla birlikte, slot tahsisinin usulünce gerçekleştirilmemesi, slot uygulamaları kapsamında ifa edilen hazırlık işlemlerinde hata yapılması veya yanlış değerlendirmeye sebebiyet verecek bir durumun vuku bulması durumunda, idari işlemin iptali için idari yargıda dava açılması mümkün olacaktır. Slot uygulamalarıyla ilgili olan; havayolu işletmesi, havaalanı işletmesi, hava trafik koordinatörü, slot koordinatörü, kapasitenin yanlış bir biçimde kullanılması ve havaalanı emniyetinin tehlikeye düşmesi sebebiyle etkilenebilecek gerçek veya tüzel kişiler idari iptal davası açabileceklerdir.³⁵² Ayrıca havayolu işletmeleri, slot uygulamalarının kamu iktisadi kuruluşu (KİK) olan DHMİ tarafından idari faaliyet kapsamında yürütülmesi sebebiyle de idari yargıda dava açması gerekmektedir.

Belirtilen durumdan farklı olarak Danıştay 10. Dairesi bir kararında, taşıyıcıya tahsis edilen slotların zamanlamalarına uyulmamasının oluşturduğu aykırı kullanım nedeniyle uygulanan konaklama/park cezası (zamlı konaklama ücreti ya da slot

³⁵¹ Cengiz, 1143.

³⁵² Cengiz, 1143.

cezası)³⁵³ karşı açılacak davalarda idari yargının görevli olmadığını, bunu yerine adli yargının görev alanına girdiğini tespit etmiştir.³⁵⁴

Bu farklılığın temel nedeni, Danıştay'ın ve Uyuşmazlık Mahkemesi'nin slot cezası olarak adlandırılan zamlı konaklama ücretini, havayolu işletmeleri için slot zamanlamalarına uymayı teşvik eden bir önlem niteliğinde olduğunu kabul etmesi, ceza veya havayolu işletmelerine verilen ek bir hizmet olarak nitelendirmemesidir. Bu durumda, ceza olarak adlandırılan konaklama bedelinin önceden öngörülen tarife kapsamında fatura ile tevdi edilmesi ve idarece kamu gücü kullanılarak tesis edilmiş bir işlem niteliğinde olmayan zamlı konaklama ücretinin, idare mahkemelerinde yargısal denetime tabi tutulması olanağı olmadığı kabul edilmiştir.³⁵⁵

Fakat yukarıda bahsedilen durumun sadece slot cezasına ilişkin olduğundan hareketle, tahsis edilmesi gereken zaman diliminin idare tarafından geçerli sebepler olmadan tahsis edilmemesi ya da tahsisi mümkün olmayan zaman diliminin yanlış bir şekilde tahsis edilmesi halinde bu işlemlerin DHMİ'nin yetkili makamı tarafından kolluk izni kapsamında gerçekleştirildiği kabul edildiğinden buna ilişkin davaların idari yargı kolunda açılmasını gerektirmektedir. Bununla birlikte, slot tahsisi yapıncaya kadar idarenin yetki ve sorumluluğunda yapılan koordinatörlük işlemleri veya Slot Koordinasyon Merkezi'nin sürece ilişkin iş ve işlemleri idare hukuku kurallarına tabi olacağı söylenebilecektir.³⁵⁶

Sonuç olarak, slotun havaalanını kullanmak için gerekli olan ve idare tarafından verilen Kolluk izni niteliğinin olması, idarenin slot işlemleri esnasında eşit, ölçülü ve

³⁵³ Zamlı Konaklama ve Slot Cezası için: “Zamlı konaklama ücreti uygulaması ise, slot dahilinde iniş-kalkış yapılmaması halinde, slot almayan veya slotuna uymayan uçaklara, hava trafiği yoğun olan hava alanlarının kapasitelerinin en verimli şekilde kullanılmasını temin etme amacıyla slot almayı ve slotuna uymayı teşvik eden bir önlem niteliğinde olup; ceza olarak nitelendirilmesi mümkün olmadığı gibi, havayolu şirketine verilen ek bir hizmetin karşılığı da değildir. Bu durumda, idarece kamu gücü kullanılarak tesis edilmiş bir işlem niteliğinde olmayan işlemin, idare mahkemelerinde yargısal denetime tabi tutulması olanağı bulunmamaktadır.” Danıştay 10. Dairesi Kararı, E. 2009/15352, K.2014/1443, Karar Tarihi: 11.3.2014. Ayrıca Uyuşmazlık Mahkemesi'nin *Uluslararası/İç Hat Konma ve Konaklama Tarifelerindeki Zamlı Konaklama Ücreti/Pist ve Parklama Cezası (slot cezası) düzenlemelerine istinaden yapılan tahsilat işleminin iptali ile faturada yer alan zamlı konaklama ücretinin iadesine karar verilmesi istemiyle açılan davanın, adli yargı yerinde çözümlenmesi gerektiğine karar verilmiştir. Uyuşmazlık Mahkemesi Kararı, E:2011/247, K:2012/102 Karar Tarihi: 21.5.2012, (Lexpera Veritabanı) (E.T: 24.12.2020)*

³⁵⁴ Danıştay 10. Dairesi Kararı, E. 2009/15352, K.2014/1443, Karar Tarihi: 11.3.2014, (Lexpera Veritabanı) (E.T: 25.12.2020)

³⁵⁵ Danıştay 10. Dairesi Kararı, E. 2009/13853, K. 2014/172, Karar Tarihi: 20.1.2014, (Lexpera Veritabanı) (E.T: 21.12.2020)

³⁵⁶ Cengiz, 1143.

tarafsız davranması gerekliliğinin mevcudiyeti ve yukarıda bahsedilen sebepler neticesinde slot tahsisi hususunda uyuşmazlık çözüm merciinin idari yargı olduğu söylenebilecektir.³⁵⁷

3.1.5. Kazanılmış Hak ve Haklı Beklenti Bakımından Slot Uygulamaları

Anayasa Mahkemesi'ne göre kazanılmış hak, "...kişinin bulunduğu statüden doğan ve kendisi yönünden kesinleşmiş ve kişisel alacak niteliğine dönüşmüş haktır."³⁵⁸

İlgililer hakkında sonuçları ortaya çıkmış olan bir hukuki düzenleme, kazanılmış hak doğurmaktadır. Anlaşılacağı üzere, kazanılmış hakkın söz konusu olabilmesi için bu hakkın yeni bir hukuki düzenleme yapılmadan önce yürürlükte olan düzenlemelere uygun bir şekilde sonuçlarının ilgili kişiler bakımından fiilen elde edilmiş olması gerekmektedir. Bu kapsamda önceden uygulanmış ve sonuç doğurmuş düzenlemenin değiştirilmesi ya da kanun koyucu tarafından kaldırılması, işleminin sonuçlarını değiştirmeyecektir.³⁵⁹

Ayrıca statüye bağlı ve ilgilileri tarafından ileriye dönük olarak beklenen haklar, kazanılmış hak olarak kabul edilmemektedir. Kamu düzeninin korunması amacıyla kontrol edilmesi gereken veya ilgili kişilerin önceden belirlenmiş bazı şartları sürekli taşıması koşulunun arandığı işlemlerde, söz konusu işlemin iptal edilmesi kazanılmış hakkın ihlali anlamına gelmeyecektir. Bunun yanında idare tarafından verilen izinler ve ruhsatlar, her durumda kazanılmış hak oluşturmamakta³⁶⁰, kamu düzeninin gerektirdiği durumlarda ruhsatlar iptal edilebilmektedir.³⁶¹

Bunların yanında, hak bağlamında bir statü elde etmiş olanlar veya mevcut hukuki düzenlemeye güvenerek kendilerinde ilgili düzenlemenin uygulanacağını uman kişiler, gerçekleşen değişiklik sebebiyle kazanılmış haklarını yitirmiş olduklarını iddia etmektedirler. Fakat bu durumda kazanılmış haktan söz edilemeyeceği için hukuki korumadan mahrum olmaktadır.³⁶²

³⁵⁷ Erol, 247.; Cengiz, 1151.

³⁵⁸ Anayasa Mahkemesi Kararı, E. 2007/44, K. 2009/148, Karar Tarihi: 15.10.2009, (E.T: 21.12.2020)

³⁵⁹ Sacit Boz, *İdare Hukukunda Haklı Beklentinin Korunması*, (İstanbul: Seçkin Yayıncılık, 2017), 65-66.; Yıldırım (ed.), *İdari İşlem*, 505-506.

³⁶⁰ Yücel Oğurlu, *İdare Hukukunda Kazanılmış Haklara Saygı ve Haklı Beklentiler Sorunu*, (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2003), 29-31.

³⁶¹ Yıldırım (ed.), *İdari İşlem*, 505-506.; Akyılmaz (vd.), 20- 21.

³⁶² Özay, 710.; Akyılmaz (vd.), 42.

Anayasa Mahkemesi meseleye ilişkin olarak bir kararında:

Hukuk devleti, hukuk normlarının öngörülebilir olmasını, bireylerin tüm işlem ve eylemlerinde devlete güven duyabilmesini, devletin de yasal düzenlemelerinde bu güven duygusunu zedeleyici yöntemlerden kaçınmasını gerektirir. Hukukî güvenliğin bir sonucu da kazanılmış haklara saygı gösterilmesi ilkesidir.³⁶³ Kazanılmış hak, kişinin bulunduğu statüden doğan ve kendisi yönünden kesinleşmiş ve kişisel alacak niteliğine dönüşmüş haktır. Kişilerin hukuk düzenine güvenerek elde ettikleri hakların sonradan çıkarılacak yasal düzenlemelerle ihlal edilmemesi bu ilkenin gereğidir. Bu bağlamda beklenen haklar kazanılmış hak niteliğinde değildir.³⁶⁴

Anlaşılabacağı üzere Anayasa Mahkemesi, beklenen hak³⁶⁵ olarak ifade edilen hususun kazanılmış hak olmadığını ve kazanılmış hakka benzer muameleyle korunmasının gerekmediğini ifade etmektedir.

Ayrıca kazanılmış hak kavramı ilgililer için sınırlı bir koruma sağlamasına rağmen mevcut düzenlemelere güvenerek birtakım faaliyetlerde bulunan ve işlemler yapan bireylerin bu güvenlerinin korunmuyor olması adalete uygun olmamaktadır.³⁶⁶

Bu kapsamda, bir havaalanında yeni katılan statüsünde faaliyet gösteren havayolu işletmesinin talimatın yeni katılan havayolu işletmelerine sağladığı imkanlar çerçevesinde öncelik elde etmesi örnek olarak gösterilebilecektir. SHT SLOT Talimatı'nda yapılacak bir değişiklikle yeni giren statüsünün kaldırılması ise bu önceliği sona erdirecektir. Bu durumda ilgili havayolu işletmesi için bir kazanılmış hak olmamakla birlikte haklı bir beklenti oluşturabileceği söylenebilecektir. Özetle, düzenleyici işlemlere, hukuki düzenlemelere veya idarenin süreklilik arz eden uygulamalarına güvenen ve bu doğrultuda idari işlem tesis edileceği beklentisinde olan kişilerin haklı beklentilerine idare tarafından aykırı işlemlerin yapılmaması önem arz

³⁶³ “Hukuki kazanımlara saygı gösterilmesi ve bunların korunması hukuk devleti ilkesinin gereğidir. Uygulamada ve doktrinde kazanılmış hak, elde edildiği tarihte meri olan, mevzuata uygun, açık hata ve hileye dayanmayan bir işlem sonucu elde edilen hak olarak tanımlanmıştır. Yasaların geriye yürüme yasağı ilkesi de kazanılmış hak kuralını öne çıkaran bir ilkedir. Bir hukuk kuralının yürürlüğü sırasında bu kurala uygun biçimde tüm sonuçları ile birlikte kesin olarak edinilmiş hakların hukuken korunması gerekir. Yasa koyucunun kazanılmış haklara el atması değiştirip geri alması düşünülemez. Ancak yasa uyarınca verilen bir hak ancak kamusal düzen, toplumsal yarar söz konusu olduğunda ‘kazanılmış hak’ konumundan yararlanamaz”. Danıştay 11. Daire Kararı, E. 2005/2927, K. 2006/1625, Karar Tarihi: 04.04.2006, (Lexpera Veritabanı) (E.T: 14.12.2020)

³⁶⁴ Anayasa Mahkemesi Kararı, E.2005/66, K. 2009/102, Karar Tarihi: 07.11.2009, (Lexpera Veritabanı) (E.T: 14.12.2020)

³⁶⁵ “Haklı beklenti, yönetimin ister bir taahhüt isterse uzun süren bir uygulamasına güvenerek olsun, bireylerin çıkarlarına ya da lehlerine olan bir sonuca ulaşabileceklerini ümit etmeleridir”. Danıştay 5. Daire Kararı, E. 2003/3647, K. 2006/1140, Karar Tarihi: 14.03.2006, (Lexpera Veritabanı) (E.T: 13.12.2020)

³⁶⁶ Yıldırım (ed.), *İdari işlem*, 506-507.

etmektedir. İşlemin gerçekleştiği durumlarda haklı beklentiye çığneyen işlem iptal edilmesi gerekmektedir.³⁶⁷

Slot uygulamaları bağlamında değerlendirilebilecek ikinci mesele, SHT-SLOT Talimatı'nda yer verilmeyen fakat EEC 95/93 madde 8/b' de yer alan hükme göre, "slotla ilişkin haklar mevzuat gereği kısıtlanması veya ortadan kaldırılması halinde taşıyıcının tazminat talebinde bulunamayacağı" düzenlenmektedir.

Böylece, slotun kazanılmış bir hak olmadığı, şartlar bağlamında uygunluk sağlandığı müddetçe geçici bir idari işlem ile sezonluk olarak tahsis edildiği ve bu sezonlar için idari işlemin usulüne uygun şekilde tekrardan tesis edilmesi gerektiği için havayolu işletmesinin slot uygulamaları kapsamında süresiz bir kazanılmış hak elde edemeyeceği söylenebilecektir.³⁶⁸ Ayrıca yukarıdaki açıklamalara paralel olarak SHT-SLOT Talimatının ve slot uygulamaları düzenin ortaya koyduğu ölçüde historik (tarihsel) slotlar hususunda havayolu işletmeleri için haklı beklentiden söz edilebilecektir.³⁶⁹

3.1.6. İdari Teşkilat Bakımından Slot Uygulamaları

Türkiye'de slot uygulama faaliyetlerinin başlaması ile zaman içinde idari anlamda ilgili, bağlı kurumlar ve kuruluşlar; yetkilendirme, tahsis, personel atama, koordinasyon, izleme, denetleme, yasal düzenleme ve talimat oluşturma gibi slot uygulamalarının farklı kademelerinde yer almışlardır. Tarihsel süreç içerisinde slot uygulamalarının değişimi kurumlarla ilişkili olarak irdelenmiş olsa da SHT-SLOT Talimatında yer verilen ve aynı zamanda slot uygulamalarının yürütülmesini sağlayan idari organları incelemek, kurumsal yapıyı ve kurumların görevlerini anlamak bakımından gereklilik arz etmektedir.

3.1.6.1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)

Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde 1957 yılında kurulan "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı", 1987 yılında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü", olarak havacılık

³⁶⁷ Sacit Boz, *İdare Hukukunda Haklı Beklentinin Korunması*, 70.; Yıldırım (ed.), *İdari İşlem*, 507.

³⁶⁸ Cengiz.1126.

³⁶⁹ Ayrıca Tahsis edilen slotlar üzerinde havayolu işletmesinin mülkiyet kazanıp kazanmadığı da tartışılmaktadır. Slot tahsisi ile bir havaalanından yararlanma hakkı elde edildiği, slotla delalet eden izin belgesinin kıymetli evrak ya da aynı bir hak belgeleme niteliği taşımadığı, slotların kurallar ve mevzuatlar çerçevesinde devri mümkün olsa da izin belgesinin tedavül imkanlarının ülke mevzuatlarının uygun bulunduğu ölçüde serbestleşebileceği söylenmektedir. Bkz: Giemulla (ed.), 165-167.

sektörünün güncel şartları doğrultusunda yeniden teşkilatlanmıştır. Ulaştırma Bakanlığının Ana Hizmet Birimi olarak faaliyet gösteren Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), 18 Kasım 2005 tarihinde yürürlüğe giren 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile finansal özerklik kazanmıştır.³⁷⁰

703 Sayılı KHK ile 5431 sayılı Kanun ilga edilmesinin ardından, 4 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlı, kamu tüzel kişiliği haiz, özel bütçeli bir kurum olarak idari teşkilatta yerini almaktadır.³⁷¹

SHGM bünyesinde; Uçuşa Elverişlilik, Uçuş Operasyon, Hava Ulaşım, Hava Seyrüsefer, Hava Alanları, Havacılık Güvenliği, Sektörel Düzenleme ve Eğitim, Strateji Geliştirme Daire Başkanlıkları; Personel Müdürlüğü, Destek Hizmetleri Müdürlüğü ve Hukuk Müşavirliği olmak üzere 11 adet hizmet birimi mevcuttur.

Günümüzde trafiği yoğun hava alanlarında slot uygulanmasına ilişkin gerekli düzenlemeleri yapmak ve slot uygulanmasını sağlayacak kurum ve kuruluşların Bakan onayı çerçevesinde yetkilendirilmesine ilişkin iş ve işlemleri yürütme yetkisini uhdesinde barındıran Hava Ulaşım Daire Başkanlığı, önceki bölümlerde bahsedildiği üzere geçmiş yıllarda da slot tahsisi hususunda önemli birçok görevi üstlenmiştir.³⁷²

3.1.6.2. DHMİ Genel Müdürlüğü

Türkiye'deki havaalanlarının işletilmesi, Türk hava sahasındaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve Türk hava sahasının kontrolü görevi, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü tarafından yerine getirilmektedir. DHMİ Genel Müdürlüğü, 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname³⁷³ ve DHMİ Ana Statüsü³⁷⁴ kapsamında 1984 tarihinden itibaren faaliyetlerine Kamu İktisadi Teşebbüsü olarak

³⁷⁰ SHGM Kurumsal Tarihçesi, <http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1--tarihce>, (E.T: 05.11.2020).

³⁷¹ 4 Sayılı CBK, Madde 434.

³⁷² “Türkiye’de Slot Uygulamalarının Tarihsel ve Hukuki Süreci” başlıklı alt bölümde SHGM’nin slot koordinasyon süreci boyunca üstlendiği görevler ifade edilmeye çalışılmıştır.

³⁷³ 8.6.1984 tarihli, 18.06.1984 Resmî Gazete yayım tarihli, 18435 yayım sayılı, 233 Karar Sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname.

³⁷⁴ Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ) Ana Statüsü [https://www.dhmi.gov.tr/Lists/KanunveYonetmelikler/Attachments/6/Devlet%20Hava%20Meydanlar%20İşletmesi%20Genel%20Müdürlüğü%20\(DHMİ\)%20Ana%20Statüsü.pdf](https://www.dhmi.gov.tr/Lists/KanunveYonetmelikler/Attachments/6/Devlet%20Hava%20Meydanlar%20İşletmesi%20Genel%20Müdürlüğü%20(DHMİ)%20Ana%20Statüsü.pdf), (E.T: 13.10.2020)

devam etmektedir.³⁷⁵ İdari anlamda DHMİ genel Müdürlüğü, tüzel kişiliği haiz³⁷⁶, yapısı itibariyle özerk, sermayesi ile sınırlı mali sorumluluğu, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile ilgili ve hizmetleri imtiyaz sayılan bir Kamu İktisadi Kuruluşu (KİK) olarak nitelendirilebilecektir. DHMİ Genel Müdürlüğü'nün temel amacı, uluslararası havacılık kurallarına ve anlaşmalarına uygun olarak; havaalanlarının ve tesislerin işletilmesi, yer hizmetlerinin ifası, hava trafik kontrol hizmetlerinin ülke hava sahasında kontrol edilmesi, seyrüsefer sistemlerinin işletilmesi, modern havacılık düzeyine çıkarılmasını sağlamaktır.³⁷⁷

Bununla birlikte DHMİ Genel Müdürlüğü, uluslararası yükümlülükler ve ICAO, Eurocontrol³⁷⁸, Airport Council International (ACI)³⁷⁹ gibi kuruluşlara üyelik kapsamında faaliyetlerini geniş standartlar çerçevesinde gerçekleştirmektedir.

1993 yılından itibaren Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından yürütülmekte olan slot uygulamalarına dair iş ve işlemler, 2010 yılında Ulaştırma Bakanlığı'nın 2003/5930 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ)'ne devredilmiştir.³⁸⁰

Bu kapsamda DHMİ Genel Müdürlüğü'nün havaalanı koordinasyonunda karar mercii olarak ve havaalanlarından yararlanmak üzere verilen izin niteliğinde olan slot tahsisi hususunda önemli görevleri ve yetkileri mevcuttur. Slot uygulamalarının yasal çerçevesini ortaya koyan SHT-SLOT Talimatının oluşturulması ve yürütülmesine dair işlemler, slot koordinasyon merkezlerinin ve koordinatörlüklerin sorumlulukları, personel planlaması, merkezin görevleri ve organizasyonel işleyişi DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından tespit edilmektedir. Bununla birlikte havaalanlarında faaliyet gösterecek tarife düzenleyiciler ve Koordinatörler DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından

³⁷⁵ Kamu İktisadi Kuruluşu (KİK): Sermayesinin tamamı devlete ait ve tekel niteliğindeki mallar ile temel mal ve hizmetleri kamu yararı gözeterek üretmek ve pazarlamak üzere kurulan, kamu iktisadi teşebbüsüdür. Ayrıca bkz: Yıldırım (ed.), Çakır: *Türkiye'de İdari Teşkilat*, 222.

³⁷⁶ KİK'ler Anayasa Mahkemesi kararı uyarınca kamu tüzel kişiliği haiz nitelendirilmesi yapılmıştır. Ayrıca bkz:

³⁷⁷ DHMİ hakkında detaylı bilgi için bkz: <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Hakkimizda.aspx> , (E.T:13.10.2020)

³⁷⁸ DHMİ Genel Müdürlüğü'nün Eurocontrol üyeliği hakkında bilgi için bkz: <https://www.eurocontrol.int/ACE/ANSP-Factsheets/DHMI.pdf>, (E.T:13.10.2020).

³⁷⁹ Airport Council International (ACI) kuruluşunun 43 havaalanı işletmesi ile büyük bir üyesi olan DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından işletilen havaalanları ve üyelik listesi için bkz: s.32-35, <https://www.aci-europe.org/downloads/team/2020-12-07%20ACI%20EUROPE%20LIST%20OF%20MEMBERS.pdf>. (E.T:13.10.2020)

³⁸⁰DHMİ Genel Müdürlüğü hakkında detaylı bilgi için bkz: <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/slot/Hakkimizda.aspx> , (E.T:13.10.2020).

atanmaktadır. Ayrıca bu atamalar havaalanlarına münferit olarak gerçekleştirilebileceği gibi, aynı tarife düzenleyicisi veya aynı koordinatör birden fazla havaalanı için DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından atanabilmektedir. (SHT-SLOT, madde 7/1)

3.1.6.2.1. DHMİ Merkez Koordinasyon Komitesi

DHMİ Genel Müdürlük Merkezinde yer alan bu komite; slot koordinasyon, tahsis, slot izleme gibi genel esasların ve bütüncül olarak slot uygulamalarının bu talimatta belirlenmiş kriterlere uygun şekilde yürütülmesini sağlamak amacıyla kurulmuştur.

Bu komite DHMİ Genel Müdürü veya görevlendireceği Yardımcısının başkanlığında; Seyrüsefer Daire Başkanı, İşletme Daire Başkanı, Merkez Hava Trafik Şube Müdürü, Koordinatörlük, Mahalli Komitelerin Başkanları veya bu birimlerin diğer temsilcilerinden oluşmaktadır. Bununla birlikte komite, slot uygulamalarının kontrolü hususunda, her tarife dönemi için en az bir defa olmak üzere; havayolu işletmelerini, terminal işleticilerini, yer hizmetleri kuruluşlarını ve ilgili diğer kuruluşları davet ederek sektörü gözden geçirmek üzere bir toplantı düzenlemektedir. (SHT-SLOT, madde 6/1)

Bu komite; slot koordinatörlüklerinden ve mahalli komitelerden gelecek raporlar ile havayolu işletmeleri ve diğer hizmet paydaşlarından gelen teklif ve talepleri değerlendirerek, sistemin bir bütün olarak etkin, şeffaf, adil ve uyumlu hizmet yürütmesini sağlamaktan sorumludur. (SHT-SLOT, madde 6/2)

Ayrıca slot tahsisi hususunda diğer ülkelerin kendi havayolu işletmelerine ya da farklı havayolu işletmelerine avantaj sağlamaya yönelik uygulamalarını, Türk havayolu işletmelerine fiili ayrımcılık yapıldığına dair şikâyetler ve raporlamalar Merkez Koordinasyon Komitesine iletilmelidir. Böylece Komite; gelecek şikâyetleri ve raporları hızlıca değerlendirerek tedbirin gerektirdiği durumlarda karşılıklı ilkesine uygun olarak, slot uygulama talimatının ilgili ülkenin havayolu işletmeleri için kısmen veya tamamen askıya alınması dahil olmak üzere, eşdeğer tedbirlerin alınmasına için ilgili Kurumların eşgüdümünde gerekli önlemleri alacaktır. (SHT-SLOT, madde 6/3)

3.1.6.2.2. Slot Koordinasyon Merkezi Başmüdürlüğü

Slot Koordinasyon merkezi, genel olarak hem tarifesi düzenlenen hem de koordine edilen havaalanlarında faaliyet göstermektedir.³⁸¹

Tarifesi düzenlenen bir havaalanında havayolu işletmelerine önerilerde bulunularak yoğun talepleri dengelemek, sıkışıklığı önlemek için alternatif varış-kalkış zamanları sunmak, slotların talimata uygun olarak ve 7/24 sisteminde işleyen çalışma düzeni içinde tahsis edilmesini sağlamak Slot Koordinasyon Merkezinin temel görevlerindedir. (SHT-SLOT, madde 7/3 ve 7/4)

Bununla birlikte, slot izleme faaliyetleri olarak adlandırılan; tahsis edilmiş slotlarla gerçekleşen operasyonlarının uyumunu ortaya koymak amacıyla slot saatiyle, operasyonun gerçekleşme saatini karşılaştırma işlemini de gerçekleştirmektedir. (SHT-SLOT, madde 18)

Havaalanı koordinasyonu sürecinde Slot Koordinasyon Merkezi, havayolu işletmelerinin gerçekleştirdiği operasyonların, önerilen tarifelere veya tahsis edilen slotlara uygunluğunu ilgili birimlerle iş birliği yaparak sürece dair gerekli her türlü bilgiyi değerlendirmek suretiyle denetlemektedir. (SHT-SLOT, madde 7/5)

Ayrıca Slot Koordinasyon Merkezi, düzenli aralıklarla ya da havayolu işletmelerinin talebi üzerine talepte bulunanlara, Merkez Koordinasyon Komitesi'ne ve Mahalli koordinasyon komitelerine; historik slotları, ilk slot taleplerini, tahsis edilmiş slotları, slot taleplerini, müsait slotları, tahsiste kullanılan kriterleri sektör ve havayolu işletmeleri için önemli nitelikte olan bilgileri iletmektedir. (SHT-SLOT, madde 7/7)

DHMİ Slot Koordinasyon Merkezi, Kalkınma Bakanlığı'nın vermiş olduğu 18.08.2017 tarihli teşkilatlanma izni ile adı değiştirilerek "Havalimanları Slot Koordinasyon Merkezi Başmüdürlüğü" olarak devam etmektedir.³⁸²

³⁸¹ DHMİ Slot Koordinasyonu, <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/slot/SlotKoordinasyon.aspx>, (E.T: 06.11.2020)

³⁸² DHMİ Genel Müdürlüğü, <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/slot/Hakkimizda.aspx>, (E.T: 06.11.2020).

3.1.6.2.3. Mahalli Koordinasyon Komitesi

DHMİ Genel Müdürlüğü, koordine edilen her havaalanında koordinasyondan sorumlu bir Mahalli Koordinasyon Komitesi oluşturmaktadır. Bununla birlikte tarifesi düzenlenen bir havaalanında da havayolu işletmeleriyle veya Slot Koordinasyon Merkeziyle koordinasyon ve doğru bilgi akışı sağlanması için koordinasyon komitesi oluşturulabilmektedir. (SHT-SLOT, madde 8/3)

Bu komiteler, havaalanı müdürü başkanlığında, havaalanı ve terminal işletmesinden sorumlu birimlerin temsilcileri, hava trafiğinin kontrolünden sorumlu birimlerin temsilcileri, havayolu işletmeleri ve bu işletmeleri temsil eden kuruluşlar, yer hizmet kuruluşları ve diğer paydaşların katılımıyla oluşturulmaktadır. Mahalli Koordinasyon Komiteleri her bir tarife döneminde en az iki defa veya taraflardan gelecek talepler doğrultusunda toplanmaktadır. (SHT-SLOT, madde 8/1)

Talimat kapsamında mahalli koordinasyon komitesi; koordinasyon parametreleri, slot izleme, havaalanı kapasitesinin kullanımı, tahsis edilen slotların denetimi konularında koordinatörlüklere önerilerde bulunmaktadır. Bununla birlikte komite, slot tahsisi hususunda meydana gelen problemler ve şikayetlerle ilgili olarak taraflar arasında arabuluculuk rolü üstlenmektedir. (SHT-SLOT, madde 8/1-a ve 8/1-b)

3.1.7. Kamu Malları Teorisi Bakımından Slot Uygulamaları

Kamu malları için kapsayıcı hukuki düzenleme bulunmaması, kamu malı kavramının kapsamını belirlemeyi zorlaştırmakla birlikte, kamu mallarına uygulanacak hukuki rejimin ortaya koyulmasını da zorlaştırmaktadır. Kamu malları türevleri için mevzuatlarda bazı düzenlemeler olsa da bütüncül bir yaklaşımı ortaya koyan tanımlamalar mevcut bulunmamaktadır.³⁸³

İdare faaliyetlerinde çeşitli taşınır ve taşınmaz mallardan yararlanmak zorunda olduğundan, idarenin yararlandığı malların hukuki rejiminin belirlemesi ihtiyacı doğmuştur. Fakat kamu malları farklı işlevlere sahip olduğu ve farklı mal türlerini kapsadığından ötürü kamu malları teorisi de istisnalardan meydana gelmiştir.³⁸⁴

³⁸³ Yıldırım (ed.), *Kamu Malları*, 365.; Gözler, *İdare Hukuku*, Cilt 2, 845.

³⁸⁴ Aydın Gülan, *Kamu Mallarından Yararlanma Usullerinin Tabi Olduğu Hukuki Rejim*, (İstanbul: Alfa Yayıncılık, 1999), 22-23.

İdarenin görevlerini ifa ederken yararlandığı taşınır ve taşınmaz mallara genel olarak kamu malları denilmektedir.³⁸⁵ Bu ifade doğru olsa da yeterli gelmemektedir. Anayasa’da kamu malı olarak belirlenmiş ve idarenin faaliyetlerinde aktif olarak kullanmadığı ormanlar da kamu malı olarak kabul edilmektedir.³⁸⁶ Bu kapsamda bir malın kamu malı statüsünde olup olmadığı kurucu iktidar veya yasama organı tarafından belirlendiğini söylemek isabetli olacaktır.³⁸⁷

Kamu malına dair kapsayıcı bir tanımlamada ise Anayasa Mahkemesi:

Doğal nitelikleri gereği herkesin ortak kullanmasına açık olan sahipsiz mallar ile kamu tüzel kişileri tarafından herkesin ya da halkın bir kısmının yararlanmasına ayrılan orta malları ve kamu hizmeti niteliğindeki etkinliklerin konusu ve aracı olan mallar kamu malıdır.³⁸⁸

Bazı mallar, Anayasa’da veya kanunlarda kamu malı olarak belirlenmiştir. Fakat yine de kamu malının genel bir tanımı yapılmamıştır. Kamu malı olarak belirlenen bir malın hukuki statüsü değişeceğinden, kamu malı olarak kabul edebilmek için gerekli şartlar yargı kararları ve doktrin aracılığıyla tespit edilmek istenmiştir.³⁸⁹

Bir malın kamu malı olarak kabul edilebilmesi için öncelikle ilgili malın mülkiyet hakkının bir kamu tüzel kişiliğine ait olması gereklidir. Kamu tüzel kişisinin mülkiyetindeki malın kamu hizmeti ifa eden özel kişilerce kullanılıyor olması da malın kamu malı niteliğine engel oluşturmamaktadır. Bununla birlikte, özel kişilerin mülkiyetindeki mallar, kamu malı statüsünü kazanamamaktadır.³⁹⁰

Bu kapsamda bir malın kamu malı sayılabilmesi için; mülkiyet hakkının kamu tüzel kişisinde olması, kullanım şeklinin ve işlevinin kamusal nitelikte olması, ilgili malın kamunun ortak yararlanmasına açık olması ya da bir kamu hizmetine özel bir düzenleme ile tahsis edilmiş olması şartları aranmaktadır.³⁹¹

Kamu malları çeşitli kategorilere ayrılabilmeyle birlikte³⁹², kamu malları arasındaki temel ayrım uygulanan hukuki rejime bağlı olarak; ‘*genel olarak kamu hukukuna tabi*

³⁸⁵ Tan, 545.

³⁸⁶ Yıldırım (ed.), Kaman: *Kamu Malları*, 366.

³⁸⁷ Anayasa Mahkemesi Kararı, E. 1996/66, K. 1997/7, Karar Tarihi: 31.01.1997. (Lexpera Veritabanı) (E.T: 24.02.2021).

³⁸⁸ Anayasa Mahkemesi Kararı E. 2008/26, K. 2008/147, Karar Tarihi: 24.09.2008. (Lexpera Veritabanı) (E.T: 24.02.2021).

³⁸⁹ Yıldırım (ed.), Kaman: *Kamu Malları*, 366.

³⁹⁰ Aydın Gülan, *Kamu Mallarından Yararlanma Usullerinin Tabi Olduğu Hukuki Rejim*, 17.

³⁹¹ Gülan, 14-17; Gözler, *İdare Hukuku*, Cilt 2, 846-850.

³⁹² Gözler, *İdare Hukuku*, Cilt 2, 851.; Gülan, 33.

kamu malları' ve '*genel olarak özel hukuka tabi kamu malları*' olarak yapılmaktadır.³⁹³ Genel olarak kamu hukukuna tabi kamu malları ise tahsis amaçlarına göre: orta malları, hizmet malları ve sahihsiz mallar olarak üç başlığa ayrılmaktadır.³⁹⁴

Orta malları, nehirler, parklar, bahçeler gibi halkın doğrudan doğruya kullanımına sunulmuş mallardır. Halk orta mallarından direkt olarak faydalanmaktadır. Orta malları doğal yollarla olabileceği gibi sonradan oluşturulmuş ya da özel bir düzenleme ile halkın kullanımına sunulmuş mallar da olabilmektedir.³⁹⁵

Hizmet malları ise herhangi bir kamu hizmetinde kullanılan; havaalanları, demiryolları, hastaneler ve üniversiteler gibi o hizmetin ayrılmaz bir parçası olacak derecede hizmetle iç içe geçen ve hizmete özel uyarılmanın olduğu mallar olarak kabul edilmektedir.³⁹⁶

Bir malı hizmet malı olarak kabul edebilmek için gerekli olan kamu hizmetine tahsis kriteri, kavramsal belirsizlik ve kamu hizmeti kavramının değişimi sebebiyle hizmet mallarının tespitini zorlaştırmaktadır. Kamu hizmeti kavramının klasik ve teknik anlamında anlaşılması yerine bir malı geniş anlamıyla kamu yararına yönelik bir faaliyete tahsis edilmiş olmasıyla kamu malı statüsüne girmesi bakımından şartın yerine gelmiş olduğu kabul edilmelidir. Bu yönüyle, hizmetin ayrılmaz bir parçası haline gelmesi ve hizmete mahsus olması, hizmet mallarının tespitinde belirleyici olacaktır.³⁹⁷

Sahihsiz mallar; kaynaklar, tarih, kültür ve tabiat varlıkları gibi özel kişi mülkiyetine konu olmayan, herkesin ortak yararlanmasına doğal nitelikleri gereği açık olan mallardır.³⁹⁸ Sahihsiz mallar devletin tasarrufu altındadır. Bu boyutuyla mülküyeti ele geçirmeye elverişli olan özel hukuktaki sahihsiz mallarla karıştırılmamalıdır.³⁹⁹

³⁹³ Gözler, *İdare Hukuku*, Cilt 2, 844.

³⁹⁴ Yıldırım (ed.), *Kamu Malları*, 368.; Gözler, *İdare Hukuku*, Cilt 2, 852-856.

³⁹⁵ Gülan, 34.; Gözler, *İdare Hukuku*, Cilt 2, 854.

³⁹⁶ Gözler, *İdare Hukuku*, Cilt 2, 855.; Gülan, 38-40.

³⁹⁷ Gülan, 38-40. Bunun aksine idarenin her türlü faaliyetinin amacı kamu yararı olduğundan ve orta malları ile sahihsiz malların kullanımında da kamu yararına aykırılık olamayacağından hizmet mallarının belirlenmesinde kamu yararı kavramı ne ölçüde başarı sağlandığı tartışmalıdır. Bkz: Gülan, 112.

³⁹⁸ Sadık Kırbas, *Devlet Malları*, (Ankara: Adım Yayıncılık, 1988), 18.

³⁹⁹ Sadık Kırbas, *Devlet Malları*, 6.

Bir kamu tüzel kişisine ait olmakla beraber doğrudan kamu hizmetlerinin ifasında yararlanılmayan, halkın kullanımına tahsis edilmemiş ve oluşturdukları mali gelir sebebiyle kamu yararı sağlayan mallara kamunun özel malları denilmektedir. Bunun yanında kazanç elde etmeyi amaçlaması ve özel hukuka tabii olması⁴⁰⁰ yönüyle özel mallar, kamu mallarından ayrılmaktadır.⁴⁰¹

Hukuki bağlamda kamu malları ve kamunun özel malları arasında ayrımını yapabilecek somut ayrımlar mevcut değildir. Bir malın kamunun özel malı mı yoksa kamu malı mı olduğu konusunda kanunla açık bir hüküm ortaya koyulmamışsa yargı kararları ve doktrin kamu malı olarak kabul edilmeyen fakat kamu tüzel kişilerine ait olan malları kamunun özel malları olarak tanımlamaktadır.⁴⁰² Ayrıca devletin özel mallarını belirleyen kanuni bir düzenleme mevcut değildir.⁴⁰³

Kamu Malları üzerinde idarenin yetkisi de mülkiyet hakkı ile ilişkilidir.⁴⁰⁴ Bu kapsamda Anayasa Mahkemesi tarafından ‘*kamu mülkiyeti*’ terimini tercih etmiştir.⁴⁰⁵ Bunun yanında idarenin taşınmaz mallar üzerindeki mülkiyet hakkı “kamu yararı” “hazine yararı” kavramlarıyla sınırlandırılmaktadır.⁴⁰⁶

Kamu malı olarak kabul edilen orta mallarından ve sahihsiz mallardan doğrudan yararlanılabilmektedir. Bu yararlanma temel olarak genele açık bir şekilde olmaktadır. Hizmet mallarından ise malın kullanıldığı hizmete ihtiyaç duyan herkes yararlanabilmektedir. Kamunun özel mallarında ise bireysel yararlanma mevcut olmakla birlikte temel amaç kamu yararının sağlanmasıdır.⁴⁰⁷

Kamu mallarından yararlanma usulleri genel (anonim) yararlanma ve özel (bireysel) yararlanma olarak ikiye ayrılmaktadır. Genel yararlanma, kamu mallarından objektif şekilde belirlenmiş statülerde bulunan kişiler tarafından hususi bir sığata ve özelliğe

⁴⁰⁰ Gözübüyük ve Tan, *İdare Hukuku*, Cilt 1, 990.

⁴⁰¹ Kırbaş, 20. Gülan, 31. Gözler, *İdare Hukuku*, Cilt 2, 936-937.

⁴⁰² Gülan 31.; Yıldırım (ed.), *Kamu Malları*, 371-372.

⁴⁰³ Yıldırım (ed.), *Kamu Malları*, 372.

⁴⁰⁴ Gözübüyük ve Tan, *İdare Hukuku*, Cilt 1, 934-935.

⁴⁰⁵ Anayasa Mahkemesi Kararı, E. 1994/49, K. 1994/45, Karar Tarihi: 07.07.1994. (Lexpera Veritabanı) (E.T: 26.03.2021).

⁴⁰⁶ Anayasa Mahkemesi Kararı, E. 1996/64, K. 1996/47, Karar Tarihi: 12.12.1996. (Lexpera Veritabanı) (E.T: 26.03.2021).

⁴⁰⁷ Yıldırım (ed.), *Kamu Malları*, 382.

sahip olmak gerekmeksizin tahsis amaçları kapsamında yararlanma olarak tanımlanmaktadır.⁴⁰⁸

Genel yararlanma aslı itibariyle bireyseldir. Fakat bu bireysellik ayrıcalıklı bir hak sağlamaz, kişi genel bir statü içerisinde yer alması sebebiyle kamu mallarından yararlanabilmektedir. Genel yararlanma kapsamında ilgili kişinin idareden hususen bir ruhsat veya izin talep etmesi gerekli değildir.⁴⁰⁹

Genel yararlanmanın hukuki rejiminin temel ilkeleri ise; yararlanmanın serbest olması, yararlanmanın karşılıksız olması ve yararlanma yönüyle eşitliğin olmasıdır.⁴¹⁰

Genel yararlanmadan farklı olarak özel yararlanmada kamu malından kişiselleştirilmiş bir hukuki durum aracılığı ile tekeli bir yararlanma söz konusudur.⁴¹¹ Kamu mallarından özel olarak faydalanabilmek için önceden bir izin alınması gerekmektedir. Genel yararlanmadaki durumun aksine, özel yararlanmada doğrudan faydalanabilmek serbest değildir. Bu kapsamda verilen yararlanma izni de geçici olmakta ve izin sistemi istinasız bir şekilde uygulanmaktadır. Ayrıca genel yararlanmaya hâkim olan karşılıksızlık ilkesi de özel yararlanmada geçerli değildir. Özel yararlanmanın kural olarak bir karşılığının⁴¹² bulunması gerekir.⁴¹³

Özel yararlanmada izin idare tarafından açıkça verilmelidir. Zımnen verildiği kabul edilememekle birlikte özel yararlanma izninin zımnen yenilenmesi mümkün

⁴⁰⁸ Gülan, 180.

⁴⁰⁹ Gözübüyük ve Tan, *İdare Hukuku*, Cilt 1, 979.

⁴¹⁰ Gözübüyük ve Tan, *İdare Hukuku*, Cilt 1, 979- 982.

⁴¹¹ Gülan, 201. Gözübüyük ve Tan, *İdare Hukuku*, Cilt 1, 983.

⁴¹² Yıldırım (ed.), Kaman: *Kamu Malları*, 401. Bkz: “*Kamu malı üzerinde diğer kişilerin haklarını kısıtlayacak derecede tekeli bir kullanım hakkına sahip olan özel yararlanıcının bir bedel ödemesi öngörülmüştür. Bu bedel genel olarak paradır ve miktarı idarece serbestçe belirlenebilir. Kamu malının özel kullanımı karşılığında alınan paranın vergi, resim, harç veya benzeri bir mali yükümlülük değil ücret olduğu kabul edilmektedir.*”

⁴¹³ Yıldırım (ed.), Kaman: *Kamu Malları*, 401.; Gözübüyük ve Tan, *İdare Hukuku*, Cilt 1, 984.; Gülan, 201- 202. Ayrıca bkz: “... idarenin umumun kullanma ve yararlanmasına mahsus kamu mallarında, kişiler lehine bazı haklar tesis etme yetkisinin olduğu meydandadır. Bu yetki duruma göre mahalli idarece, sektörün düzenlenmesiyle görevli Bakanlıkça kullanılabilmesi gibi, bütün yurdu ilgilendirdiği takdirde, Anayasamıza göre, yürütmenin üst kademesini teşkil eden Bakanlar Kurulu’na da kullanılabilir. Yetkiyi kullanırken idare bunu bir müddetle sınırlayabileceği gibi, her istediği an değişen şartlara göre verdiği müsaadeyi geri alabilir. Yararlanacak olanlara bir mali yükümlülük de yükümlenebilir.” Danıştay Genel Kurulu Kararı, E. 1998/4, K. 1981/25, Karar Tarihi: 13.4.1981, DD, S. 44-45, s. 60. Bunun yanında faaliyetin niteğine göre özel yasalarla bedelsiz yararlanmanın mümkün olduğu da doktrinde kabul edilmektedir. Bkz: Gözübüyük ve Tan, *İdare Hukuku*, Cilt 1, 985- 986.

gözükmektedir. Ayrıca verilen özel yararlanma izin kişiseldir üçüncü kişilere devredilmesi söz konusu olmamaktadır.⁴¹⁴

Bununla birlikte kamu malından yararlanmadaki izin zorunluluğu sadece özel hukuk kişileri için geçerli değildir. Bazı durumlarda kamu kuruluşları bakımından da izin sistemi geçerli olmaktadır. Ayrıca özel yararlanmada verilmesi gereken izin, ruhsat gibi tek yanlı kolluk işlemi şeklinde olabileceği gibi sözleşme veya imtiyaz ismi altında iki taraflı bir işlem şeklinde de gerçekleştirilmektedir.⁴¹⁵

Ayrıca özel yararlanma için alınan izin yararlanana lehine kazanılmış hak oluşturmaz. İdare kamu yararını tesis etmek ve kamu malını korumak amacıyla verdiği izni her zaman geri alabilir ve süresi biten izinleri yenilememeyi tercih edebilir. Bununla birlikte özel yararlanmadaki izinlerde azami süre belirlendiğinden ötürü idare her zaman gerekçe göstererek verdiği izni geri alabilmektedir.⁴¹⁶

Taşınmazda değişiklik gerektirmeyen izinlerin kamu düzenini sağlamaya yönelik tek yanlı kolluk işlemleriyle verilebilmektedir. Buna karşın taşınmazlarda değişikliğe sebebiyet veren yararlanmalarda özel yararlanma iznini, malı korunmakla görevli organ veya makam tarafından tek yanlı bir işlem veya sözleşme ile verilebileceği kabul edilmektedir.⁴¹⁷

Kamu malı teorisi kapsamında havaalanlarının niteliğinin ve havayolu işletmelerinin havaalanlarından yararlanmasının ele alınması ve incelenmesi gerekmektedir. Öncelikle havalanlarının kamu hizmeti sağlaması yönüyle hizmet malları arasında kabul edileceği söylenebilecektir. Kamu mallarından yararlanma usulleri bakımından bakıldığında ise; slot kullanımının özel kişiler tarafından, yalnız havacılık faaliyetinde bulunan işletmelere idare tarafından verilen özel bir izinle gerçekleştirildiği görülmektedir. Bu yönüyle kamu mallarından özel yararlanmanın mevcut söylenebilecektir. Bu öncülden hareketle, kamu mallarından özel yararlanma izninin, ruhsat gibi tek yanlı kolluk işlemi şeklinde gerçekleştirilebileceği düşünülebilir. Her ne kadar özel yararlanmada kural olarak bedel söz konusu olsa da istisnaen bedelsiz yararlanmanın mümkün olduğu doktrinde yer almaktadır. Bu kapsamda

⁴¹⁴ Gözübüyük ve Tan, *İdare Hukuku*, Cilt 1, 984- 985.; Yıldırım (ed.), Kaman: *Kamu Malları*, 400.

⁴¹⁵ Gülan, 217-218.

⁴¹⁶ Yıldırım (ed.), Kaman: *Kamu Malları*, 401.

⁴¹⁷ Gözübüyük ve Tan, *İdare Hukuku*, Cilt 1, 984.

slotun özel yararlanma bağlamında idare tarafından yalnız havayolu işletmelerine izin olarak bedelsiz verilebileceği söylenilebilecektir.

Fakat nitelik itibariyle slotun hizmet malı olan havaalanlarından özel yararlanma bağlamında alınan bir izin olarak değerlendirilmesi, tam anlamıyla özel yararlanma usulü olduğu anlamına gelmemektedir. Ayrıca slot takasının ve devrinin mümkün olması, özel yararlanma bağlamında verilen iznin üçüncü kişilere devredilemez oluşu ile çelişmektedir. Bunun yanında, slot tahsisi ile salt anlamda havaalanının kullanım hakkı elde edildiği söylenilemeyecektir. Çünkü slot uygulamasında yalnızca havaalanından yararlanılmamakta, havaalanı altyapısından ve hava kontrol hizmetinden de istifade edilmektedir. Dolayısıyla, slot tahsisi esnasında yalnız havaalanı kullanılmamakta, diğer bileşenlerle birlikte iniş ve kalkış için hususi bir sıra/zaman tahsisi yapılmaktadır. Bu kapsamda slot için verilen iznin kamu malından özel yararlanma usulü bağlamında değerlendirilmemesi, kolluk usulu bağlamında verilen izin olarak değerlendirilmesi idare hukuku bakımından daha makul gözükmektedir.

3.2. Slot Uygulamalarının Uluslararası Hukuk Boyutuyla İncelenmesi

Uluslararası sivil havacılık faaliyetlerini uluslararası hukuk bağlamında düzenleyen önemli sözleşmelerden biri olan Chicago Sözleşmesi⁴¹⁸, 1. maddesi ile taraf devletlerin ülkeleri üzerindeki hava sahalarında tam ve münhasır hakimiyete haiz olduğunu kabul etmektedir.⁴¹⁹ Bununla birlikte sözleşmenin 6. maddesi⁴²⁰ de tarifeli uluslararası uçuşların ancak özel izin almak, yetkilendirilmek ve kurallara riayet etmek şartıyla taraf devletler üzerinde uçuş faaliyeti gerçekleştirebileceklerini düzenleyerek ederek devletlerin hakimiyet önceliğini korumaya devam etmektedir.⁴²¹

Geniş anlamda devlet hakimiyetinin korunmasının yanında Chicago Sözleşmesi, havaalanlarının piyasa şartları doğrultusunda farklı ücretler talep etmesini engelleyen

⁴¹⁸ Chicago Sözleşmesi hakkında detaylı bilgi için bkz: *Birinci Bölüm 24. dipnot.*

⁴¹⁹ Chicago Sözleşmesi Madde 1: “*Akit Devletler, devletlerin ülkeleri üstündeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır hakimiyeti haiz olduklarını kabul ederler.*”

⁴²⁰ Chicago Sözleşmesi Madde 6: “*Tarifeli beynelmilel hava servisleri ancak hususi müsaade veya o Devletten başka suretle salâhiyet almış olmak ve ancak bu müsaade veya salâhiyet hükümlerine riayet şartıyla Âkit Devletlerden birinin ülkesi üzerinden veya ülkesi dâhilinde işleyebilirler.*”

⁴²¹ Ruwantissa Abeyratne, *Convention on International Civil Aviation: A Commentary*, (Cham; Springer, 2014), 13.

ve eşitlikçi bir uluslararası bir anlaşma olarak da kabul edilmektedir.⁴²² Sözleşme'nin

15. maddesinde yer alan ibare bu kabulün temel dayanağıdır:

Âkit Devletlerden birine ait olup millî nakil vasıtalarının İstifadesi için umuma açılmış bulunan havalimanlarının, 68. madde hükümleri (ülke dahilinde uluslararası havaalanı tayin etme serbestisi) mahfuz kalmak üzere, diğer bütün Âkit Devletlerin nakil vasıtalarına aynı şartlar altında açık bulundurulması mecburidir.⁴²³

Ayrıca sözleşmenin ilgili maddesinin b fıkrası, bir devletin, bu tür havaalanlarının veya hava seyrüsefer imkanlarının kullanımı için diğer herhangi bir akit devletin uluslararası uçuşlarından talep edilen ücretin, benzer hizmetler veya operasyonlar söz konusu olunca ulusal hava taşıtlar için ödenen harçlardan daha yüksek olmayacağını öngörmektedir. Böylece Chicago sözleşmesi kapsamında farklı ülke havayolu işletmeleri arasında ayrımcılığın ortadan kaldırılmaya çalışıldığı söylenilebilecektir.⁴²⁴

Bunun yanında yüksek slot tahsisi meblağları ödemek durumunda kalan havayolu işletmelerinin slot tahsisinin yararlanma ve tahsis şekli boyutuyla 15. madde kapsamında değerlendirilmesi yönünde taleplerinin ortaya çıkması da itiraz bağlamında mümkün bir ihtimal olarak değerlendirilmektedir. Her ne kadar sözleşmenin akdedilmesinden itibaren uzun bir zaman geçmiş olsa da havayolu işletmelerinden gelebilecek bu itiraz, Chicago Sözleşmesi'nin devletler nezdinde yeni rekabetçi havacılık piyasası şartlarına uyum sağlaması amacıyla revize edilmesi taleplerini de ortaya çıkarabilecektir.⁴²⁵

⁴²² Keith Boyfield (ed.), David Starkie, Tom Bass, Barry Humphreys, *A Market in Airport Slots*, (London: The Institute of Economic Affairs, 2003), 46.

⁴²³ Chicago Sözleşmesi madde 15: "Âkit Devletlerden birine ait olup millî nakil vasıtalarının İstifadesi için umuma açılmış bulunan havalimanlarının, 68. madde hükümleri mahfuz kalmak üzere, diğer bütün Âkit Devletlerin nakil vasıtalarına aynı şartlar altında açık bulundurulması mecburidir. Aynı müsavi şartlar bütün Âkit Devletlerin nakil vasıtalarının, radyo ve meteorolojik servisler de dâhil hava seyrüseferinin emniyeti ve süratle cereyanı bakımından umumun istifadesine tahsis edilmiş bulunan her türlü hava seyrüseferi kolaylıklardan istifade etmeleri hususunda da tatbik olunur.

Bu gibi havalimanları ve hava seyrüsefer tesisatından diğer Âkit Devletlere ait nakil vasıtalarının istifadesi mukabilinde alınabilecek veya alınmasına müsaade edilebilecek, olan harçlar:

a) Tarifeli beynelmilel servislerde çalışmayan hava nakil vasıtaları için, müşabih işletmelerde çalışan aynı sınıftaki millî hava nakil vasıtaları tarafından ödenen harçlardan,

b) Tarifeli beynelmilel servislerde çalışan hava nakil vasıtaları için, müşabih beynelmilel hava servislerinde çalışan millî hava nakil vasıtaları tarafından ödenen harçlardan fazla olamaz.

Bütün bu gibi harçların neşir ve beynelmilel sivil havacılık teşkilâtına tebliğ edilmeleri lâzımdır. Şu kadarki alâkalı Âkit Devletlerden birinin talebi hal inde hava limanları v e diğer kolaylıklardan istifade için alınan harçlar konyey tarafından gözden geçirilir v e konyey, alâkalı Devlet veya Devletler tarafından nazarı itibara alınmak üzere b u husustaki raporunu tavsiyeleriyle birlikte onlara bildirir Âkit Devletlerden hiç biri sırf diğer Âkit Devletlerden birine ait bir nakil vasıtasının veya onda bulunan şahıslar veya eşyanın transit olarak kendi ülkesinden geçiş veya ülkeye giriş veya çıkışı üzerinden ücret, resim veya her hangi bir harç alamaz."

⁴²⁴ Ruwantissa Abeyratne, *Convention on International Civil Aviation*, 231.

⁴²⁵ Boyfield(ed.) ve Starkie, *A Market in Airport Slots*, 46-47.

Chicago Sözleşmesi'nin "Formalitelerin Kolaylaştırılması" başlıklı 22. maddesinde⁴²⁶ ise, taraf devletler arasında hava nakil vasatısıyla yapılan seyrüseferleri kolaylaştırmak ve hava nakil vasitasının, mürettebatın, yolcuların ve yükün lüzumsuz yere gecikmelerine mâni olmamak üzere hususi nizamnameler çıkarmak yükümlülüğü olduğunu vurgulamaktadır. Koordine edilen havaalanlarının altyapısını iniş ve kalkış için kullanabilmek için gerekli olan slot tahsisi düzenlemeleri de bu yükümlülük altında değerlendirilebilecektir.⁴²⁷

Bu hükümlerin yanı sıra sözleşmenin 37. maddesinde⁴²⁸ ise, taraf devletlerin her birinin hava nakil vasitasına, havayolu işletmelerine ve yardımcı servislere ilişkin uygulamalarda ve düzenlemelerde azami ölçüde tekdüzelik sağlama, hava seyrüseferini kolaylaştırma ve ortak uygulamaları arttırma yükümlülüklerinin varlığını taahhüt ettikleri kayıta altına alınmıştır.

Bu maddede bahsedilen ‘azami vahdet’ sağlama yükümlülüğünün slot tahsis kurallarını kapsayıp kapsamadığı ilgili maddenin içeriği sebebiyle belirsizliğini korumaktadır. Dolayısıyla, bu yükümlülüğünün slot tahsis düzenlemelerinde devletlerarası spesifik bir yükümlülük oluşturabileceğine dair somut bir tespit yapılamayacaktır.⁴²⁹

Bununla birlikte ICAO’ya göre sözleşmeye taraf devletler, yine de sözleşme tarafından sağlanan yasal çerçeveyi, hava hizmetleri anlaşmalarını, bölgesel ve ulusal slot tahsis kurallarını ve yetersiz havaalanı kapasitesini yönetmek için oluşturulmuş gönüllü mekanizmaları dikkate almalıdır.⁴³⁰ Bu sebeple Chicago Sözleşmesi maddelerinin slot

⁴²⁶ Chicago Sözleşmesi 22. madde: "Akit Devletlerden her biri, Akit Devletlerin ülkeleri arasında hava nakil vasatısıyla yapılan seyrüseferleri kolaylaştırmak ve hususiyle muhaceret, karantina, gümrük ve memleketten çıkış işlerine müteallik kanunların tatbikatında hava nakil vasitasının, mürettebatın, yolcuların ve yükün lüzumsuz yere gecikmelerine mâni olmamak üzere hususi nizamnameler çıkarmak suretiyle veya başka herhangi bir suretle kabili tatbik bütün tedbirleri almayı kabul ederler."

⁴²⁷ Abeyratne, 286.

⁴²⁸ Chicago Sözleşmesi 37. Madde: "Akit Devletlerden herbiri hava nakil vasitasına, personele havayollarına ve yardımcı servislere müteallik olup tevhit etmeleri halinde hava seyrüseferini kolaylaştıracak ve ıslah edecek olan bütün hususlara ait nizamalarda, standartlarda, usullerde ve teşkilatta mümkün olan azami vahdeti temin etmek üzere teşrikimesai etmeyi taahhüt eder."

⁴²⁹ John Balfour, "Slot Selectivity Measures And The International Aviation System", Presentation of Airneth Annual Conference, Hague, 11-13 April 2007, http://www.airneth.nl/uploads/media/Presentation_John_Balfour.pdf, (E.T: 24.11.2020)

⁴³⁰ ICAO Circular 283, "The Allocation of Flight Departure and Arrival Slots at International Airports", 2001. Ayrıca 283. Sirküler hakkında bkz: Giumulla (ed.) *International and EU Aviation Law*, 191.

tahsisi söz konusu olduğunda uygulamaya ilişkin temel dayanaklardan niteliği itibariyle en önemlisi olduğu söylenebilecektir.



BÖLÜM IV

SONUÇ

Hava trafiğinin yoğunluğunu kontrol altına almak ve havaalanı kapasitesinden efektif bir biçimde yararlanmak amacıyla koordinasyon faaliyetleri kapsamında gerçekleştirilen slot uygulamaları; havaalanı imkanlarının ve altyapısının kullanılmasını sağlayan izin olarak tanımlanmaktadır.

Amerika Birleşik Devletleri'nde 1960 yıllarda, Avrupa Ekonomik Topluluğu'nda 1990 yıllarda ve Türkiye'de 1993 yılında başlatılan slot tahsis uygulaması, mevzuat hükümlerinde ve slot tahsisinde rol alan kurumlarda meydana gelen değişiklikler sebebiyle süreç içinde farklılaşmıştır.

Çalışmanın birinci bölümünde, Slot uygulamaları için kurallar bütünü teşkil eden, devletlerin slot uygulamalarına ilişkin hukuki altyapısının temelini oluşturan ve ortak uygulama imkânı sağlayan Evrensel Havaalanı Slot Kılavuzu (WASG) incelenmiştir. Bu kapsamda dünyada takip edilen tahsis süreçlerine dair işlemlerin ortak kurumlar tarafından gerçekleştirilmesi ve ortak terminolojinin otoriteler ve idareler tarafından kullanılması, küresel uygulama bakımından yeknesaklık sağlamaktadır. Gelişen sivil havacılık sektörü bakımından ortak standartların kullanılması, devletlerin slot düzenlemelerinin temelinde WASG ilkelerinden yararlanmaları ve WASB tarafından belirlenen takvime uygun hareket edilmesi, havayolu işletmeleri ve idareler nezdinde küresel çapta uyumun sağlanmasını kolaylaştırıcı bir etki oluşturmaktadır.

Çalışmanın ikinci bölümünde ticari iş birliği çerçevesinde IATA ve paydaşları tarafından şekillendirilen ve temel kural seti niteliği taşıyan WASG, Avrupa Birliği Bölgesi'nde uygulanan Avrupa Birliği Tüzükleri ve hukuksal değişim süreci, Amerika Birleşik Devletleri'nde FAA yönetmelikleri çerçevesindeki tahsis uygulamaları ve son olarak SHT-SLOT Talimatı kapsamında Türkiye'de slot uygulama süreci incelenmiştir.

Bu inceleme neticesinde ilk olarak, WASG bağlamında bakıldığında, yerel mevzuatlar ile çelişmediği ölçüde kurallarının tatbik edileceği, Avrupa Birliği, ABD ve Türkiye uygulaması bakımından kabul edildiği görülmektedir. Anlaşılacağı üzere, devletlerin egemenlik haklarını ve yerel mevzuatlarını saklı tutarak slot uygulamaları hususunda küresel nitelikli standartları, yeknesaklığı ve iş birliğini önemsedikleri ifade edilebilecektir.

İkinci olarak Avrupa Birliği sınırları içerisinde uygulana gelen EEC 95/93 Tüzüğü ve değişiklikler öngören tüzükler incelendiğinde, slot hareketliliği ve ikincil ticaret meselelerinde konuya yaklaşım bakımından Avrupa Birliği içinde bazı belirsizliklerin olduğu görülmektedir. Bu durum, AB tüzükleri referans alındığından ötürü SHT-SLOT talimatına da yansımaktadır.

Üçüncü olarak, Türkiye’de slot uygulamaları DHMİ Genel Müdürlüğü Slot Uygulama Talimatı kapsamında yürütülmektedir. SHT-SLOT Talimatı kapsamında yer alan birçok kavram, referans EEC 95/93 sayılı Tüzükle uyumsuzluklar göstermektedir. Bununla birlikte Avrupa Birliği tüzük değişiklik süreçlerinde görüldüğü üzere, ülkemizde de slot uygulamalarına ilişkin hak kayıplarının yaşanmaması için olağanüstü durumlarda hangi şartlar çerçevesinde muafiyet verileceği daha açık bir biçimde düzenlenmelidir.

Slot uygulaması; bağımsız, tarafsız, şeffaf, adil ve eşit bir uzlaşma çerçevesinde gerçekleşmelidir. Buna karşın ülkemizdeki slot tahsisi aynı zamanda havaalanı işletmesi olan DHMİ tarafından yürütülmektedir. Rekabet dengesinin kolay bozulabileceği slot uygulamaları açısından uygulamanın DHMİ yerine Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne ya da bünyesinde başka bir makama devredilmesi bağımsızlık açısından daha makul olabilecektir. Ayrıca slot uygulamalarının kolluk faaliyeti kapsamında gerçekleştirilmesi yerine, maddi kazanç boyutu da düşünülerek dünyadaki trende uygun biçimde özel hukuk tüzel kişisine devredilmesi, ülkemizin hukuk politikası bakımından değerlendirilebilecektir. Bunun yanında 4. CBK 441/c-8 kapsamında; SHGM’nin slot uygulamaları hususunda kurum ve kuruluşları, Bakan onayı çerçevesinde yetkilendirmesine ilişkin işlemleri gerçekleştirme yetkisine sahip olması düzenlenmiştir. Böylece uygulayıcı makam bakımından mevcut sistemde değişiklik yapılmasının önü açık bırakılmıştır.

Mevcut sistemde slot uygulamaları idari işlem niteliği taşıdığından ilgili yargı kolu idari yargı olarak kabul edilmektedir. Buna rağmen geçmişte Uyuşmazlık Mahkemesi bakımından slot uygulamalarına ilişkin yargı kolu belirsizliği ortaya çıkmıştır. Bu sebeple slot uygulamaları niteliğinin hukuken netleştirilmesi ve belirsizliğin ortadan kaldırılması gerekmektedir.

Ayrıca ülkemiz ve Avrupa Birliği uygulaması bakımından slot devri ve takası, talimat ve tüzükler çerçevesinde belirlenen koşullarda mümkün olarak kabul edilmektedir. Fakat havayolu işletmeleri arasında emtia muamelesiyle slot ticaretinin serbest bırakılıp bırakılmayacağı hala belirsizliğini korumaktadır. Mevcut ulusal ve uluslararası mevzuat birincil ticareti net bir biçimde yasaklamazken, Avrupa ve Türkiye uygulamasında birincil ticaret henüz mümkün gözükmemektedir. İkincil ticaret ise belirtildiği üzere kurallar çerçevesinde ve idari onay sürecine tabi olarak gerçekleştirilmektedir.

Bu kapsamda jeopolitik bakımdan havacılık için önemli bir geçiş güzergahında yer alan Türkiye, dünyadaki slot ticaretine ilişkin gelişmeleri dikkate alarak slot ticaretini serbestleştirilmesi, sektörün gelişmesini hızlandırabilecektir. Bu tip bir serbestleşmenin ardından, slot ticaretinin rekabeti engelleyici bir etki oluşturmaması için Rekabet Kurulu tarafından denetlenmesi gerektiği de söylenebilecektir.

Slot uygulamalarında verilen iznin kolluk faaliyeti kapsamında değerlendirilmesi gerekmektedir. Zira talimatın içeriğinden de anlaşılacağı üzere, slot uygulaması kamu düzenin sağlanması amacıyla gerçekleştirilmektedir. Özellikle kamu hizmeti/kolluk faaliyeti ayrımında her ikisi de idareye bir görev olarak verilmekle birlikte, kamu hizmetinde bir edimin sunulması niteliği ağır basarken, kolluk faaliyetinde kamu düzeni kapsamında temek hak ve hürriyetlerin düzenlenmesi işlevi öne çıkmaktadır. Kamu hizmeti ve kolluk faaliyetinin amaçları kamu yararı olmakla birlikte, kolluk faaliyetinde kamu yararı, kamu düzeni olarak somutlaşmaktadır. Slot uygulamalarına bakıldığında da bu faaliyetlerin kamu düzenin koruma amacı olduğu, bir edim sunma faaliyetinden ziyade kamu düzenin korunması amacı güdüldüğü söylenebilecektir.

Slot uygulamaları kapsamında verilen izin/ruhsatın kolluk faaliyeti kapsamında verilen ruhsat olduğu, idarenin kamu düzenini korumak, denetim ve gözetim sağlamak amacıyla bu kolluk usulünü tercih ettiği söylenebilecektir.

Ayrıca, idari işlem olduğunu ifade ettiğimiz slotun uygulamalarının faaliyet bakımından kolluk ruhsatı kapsamında ele alınması durumu, slot uygulamalarının özel hukuk kişilerince ücret mukabilinde tahsis edilmesi ya da bir bedel karşılığı verilmesi durumunda değişebilecektir. Bu durumda tekrardan faaliyet niteliğinin ve görülüş usulünün tespit edilmesi gerekecektir.

Slot uygulamalarının uluslararası hukuk bağlamında uygulanmasına dayanak teşkil eden Chicago Sözleşmesi incelenmiştir. Chicago Sözleşmesi'nde korunan egemenlik bağlamında, devletlerin slot uygulamaları da dahil olmak üzere havacılık faaliyetleri kapsamında uluslararası hukuka uygun şekilde birçok kısıtlama ve engellemeyi yapabileceği görülmektedir. Bu sebeple slot uygulamalarının kesintisiz bir kazanılmış hak sağlamadığı ve devletlerin iradeleri doğrultusunda tüm slot uygulamalarının kesintiye uğrayabileceği anlaşılmaktadır. Ayrıca bu durumun bir yansıması olarak, egemenlik hakkının kullanılması neticesinde havayolu işletmelerine bir tazminat ödenip ödenmeyeceği ve slot uygulamaları bağlamında havayolu işletmelerinin tazminat talebinde bulunup bulunamayacakları bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sebeple, slot uygulamalarının kesilmesi veya durdurulması durumunda havayolu işletmelerinin devletlerin egemenlik hakkının kullanılmasına karşılık tazminat talep edemeyeceği kanunla düzenlenmelidir. Bununla birlikte Chicago Sözleşmesi'nin birçok hükmüyle, ortak hareket etme ve havacılık faaliyetlerini kolaylaştırılmasını öngörmektedir. Slot uygulamalarının da bu kapsama dahil edilebileceği lafzen yer alamadığı için kesin olarak söylenemese de genel manada iş birliği arttırmaya yönelik maddeleriyle bağlayıcı nitelikli bu uluslararası sözleşmenin slot uygulamalarını kolaylaştırıcı etkisi olduğu söylenebilecektir.

Ülkemizde slota ilişkin tüm uygulamalar SHT- SLOT Talimatına göre yapılmaktadır. Hukuk sistemi bakımından; rekabeti, işleyişi ve kontrol mekanizmalarını şekillendiren önemli bir meselenin talimat yerine kanun ya da yönetmelikle düzenlenmesi gerekmektedir. Daha detaylı olarak bakıldığında görüleceği üzere, teşebbüs hürriyeti, eşit erişim hakkının korunması için yasal önlemler alınması, kanun ve yönetmelikle haklara ilişkin çerçevenin belirlenmesi bir gereklilik olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yakın bir gelecekte insansız hava araçlarının şehirlerde ticari ve sivil amaçlarla yoğun olarak kullanılmaya başladığını görebileceğiz. Bu kapsamda slot uygulamalarını, sivil havacılıkta kullanımına benzer şekliyle kamusal alanlarda görececek olmamız hiç

şarırtıcı olmayacaktır. Gelecekte insanlığın yoğunluğu ve arz fazlası talebi düzenlemeye olan ihtiyacı önemli bir gerçeklik olarak karşımızda durmaktadır.



REFERANSLAR

- Abeyratne, Ruwantissa. *Convention on International Civil Aviation: A Commentary*. Cham; Springer, 2014.
- Airports Council International (ACI) / International Air Transport Association (IATA)/ Worldwide Airport Coordinators Group (WACG), *Worldwide Airport Slot Guidelines* (WASG), Montreal, 2020.
- Akkutay, Berat Lale. "The Distinction Between Civil And State Aircraft Under International Law". *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, 31: 315-348, 2017.
- Anayasa Mahkemesi Kararı E. 2008/26, K. 2008/147, Karar Tarihi: 24.09.2008. (Lexpera Veritabanı) (E.T: 24.02.2021)
- Anayasa Mahkemesi Kararı, E. 1994/49, K. 1994/45, Karar Tarihi: 07.07.1994. (Lexpera Veritabanı) (E.T: 26.03.2021).
- Anayasa Mahkemesi Kararı, E. 1996/64, K. 1996/47, Karar Tarihi: 12.12.1996. (Lexpera Veritabanı) (E.T: 26.03.2021).
- Anayasa Mahkemesi Kararı, E. 2007/44, K. 2009/148, Karar Tarihi: 15.10.2009, (Lexpera Veritabanı) (E.T: 21.12.2020)
- Anayasa Mahkemesi Kararı, E.1990/4, K. 1990/6, Karar Tarihi: 12.04.1990, (Lexpera Veritabanı) (E.T: 24.12.2020)
- Anayasa Mahkemesi Kararı, E.1994/71, K. 1995/23, Karar Tarihi: 28.06.1995, (Lexpera Veritabanı) (E.T: 24.12.2020)
- Anayasa Mahkemesi Kararı, E.1996/66, K. 1997/7, Karar Tarihi: 31.01.1997. (Lexpera Veritabanı) (E.T: 24.02.2021).
- Anayasa Mahkemesi Kararı, E.2005/108, K. 2006/035, Karar Tarihi: 01.03.2006. (Lexpera Veritabanı) (E.T: 24.12.2020)
- Anayasa Mahkemesi Kararı, E.2005/66, K. 2009/102, Karar Tarihi: 07.11.2009, (Lexpera Veritabanı) (E.T: 14.12.2020)
- Anayasa Mahkemesi Kararı, E.2007/2, K.2011/13, Karar Tarihi:13.01.2012. (Lexpera Veritabanı) (E.T: 17.12.2020)
- Ayanoğlu, Taner. *Kontenjan Kısıtlamalarına Tabi Özel Kişi Faaliyetleri*. İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2019.
- Bahtiyar Akyılmaz, Murat Sezginer ve Cemil Kaya. *Türk İdare Hukuku*, Yenilenmiş 9. Baskı. Ankara: Savaş Yayınevi, 2018.

- Balfour, John. "Slot Selectivity Measures And The International Aviation System". Hague, 2007. http://www.airneth.nl/uploads/media/Presentation_John_Balfour.pdf,(E.T: 24.11.2020)
- Belobaba, Peter. Amedeo Odoni, Cynthia Barnhart, (ed.). *The Global Airline Industry*. UK: John Wiley & Sons, 2015.
- Berardino, Frank. "New US Airport Slot Policy in Flux". *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 43, No. 2, 2009.
- Bilsel, Mehmet Cemil. *Milletlerarası Hava Hukuku, 1. Cilt*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1948.
- Boyfield, Keith. Starkie David, Bass Tom, Barry Humphreys. *A Market in Airport Slots*. London: The Institute of Economic Affairs, 2003.
- Boz, Sacit. *İdare Hukukunda Haklı Beklentinin Korunması*. İstanbul: Seçkin Yayıncılık, 2017.
- Bozkurt, Enver. Özcan, Mehmet ve Arif, Köktaş. *Avrupa Birliği Hukuku*. Ankara: Yetkin Basım, 2012.
- Brecke, Katja. "Airport Slot Allocation: Quo Vadis, EU.". *Air & Space L*. 36. 2011. <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.kluwer/airlaw0036&div=28&id=&page=>, (E.T: 22.9.2020).
- Cengiz, Ali. "Avrupa Birliği ve Türkiye’de Slot (Sıra/Zaman) Tahsisi Uygulaması ve Hukuki Değerlendirme". *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* Cilt: 12, Özel S., 2010, s.1105-1157, 2012.
- CFR 14, Aeronautics and Space Subpart S, Allocation of Commuter and Air Carrier IFR Operations at High Density Traffic Airports:
§93.213 Definitions and general provisions.
§93.215 Initial allocation of slots.
§93.217 Allocation of slots for international operations and limitations.
§93.221 Transfer of slots.
§93.223 Slot withdrawal.
§93.224 Return of slots.
§93.225 Lottery of available slots.
§93.227 Slot use and loss.
- Crocker, David. *Dictionary of Aviation*. London: A&C Black Publishers Ltd, 2007.
- Czerny, Achim. (Ed.), *Airport Slots: International Experiences and Options for Reform*. London: Ashgate Publishing, 2008.
- Çekiç, M. İsmail." İdare Hukuku Açısından Ruhsat". Yüksek Lisans Tezi, Galatasaray Üniversitesi, 2019.

- Danıştay 10. Daire Kararı, E. 2009/15352, K.2014/1443, Karar Tarihi:11.3.2014, (Lexpera Veritabanı) (E.T: 24.12.2020)
- Danıştay 10. Dairesi Kararı, E. 2009/13853, K. 2014/172, Karar Tarihi: 20.1.2014, (Lexpera Veritabanı) (E.T: 21.12.2020)
- Danıştay 11. Daire Kararı, E. 2005/2927, K. 2006/1625, Karar Tarihi: 04.04.2006, (Lexpera Veritabanı) (E.T: 14.12.2020)
- Danıştay 7. Dairesi Kararı, E.2007/695, K. 2007/4612 Karar Tarihi: 08.11.2007. Danıştay Dergisi, Sayı:118.
- Danıştay Genel Kurulu Kararı, E. 1998/4, K. 1981/25, Karar Tarihi: 13.4.1981, DD, S. 44-45, s. 60.
- Danıştay, 13.Dairesi Kararı, E.2008/5151, K. 2008/6509, Karar Tarihi: 26.09.2008. Danıştay Dergisi, S.120.
- De Leon, Pablo Mendes. *Introduction to Air Law*. Netherlands: Kluwer Law International, 2017.
- Dempsey, Paul Stephen ve Ram S. Jakhu. (Ed.), *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. New York: Routledge, 2016.
- Dempsey, Paul Stephen. *Public International Air Law*. Second Edition. Montreal: McGill University, 2017.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü APK Daire Başkanlığı. *Havacılık Terimleri Sözlüğü*. Ankara: DHMİ Yayınları, 2011.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü. *Slot Uygulama Talimatı (SHT-SLOT)*. 2010.
- Diederiks-Verschoor, I.H.P ve Butler, Michael A. *An Introduction to Air Law*. Netherlands: Kluwer Law International BV, 2006.
- Duran, Lütfi. “Peştamallık ve Ulufe ya da Kolluk Yetkisinin Paraya Çevrilmesi”. *Amme İdaresi Dergisi*, C. 20, S. 1, 1987.
- Duran, Lütfi. *İdare Hukuku Ders Notları*. İstanbul, 1982.
- EEC Regulation 95/93, OJ L. 014 22.01.1993.
EC Regulation 894/2002, OJ L. 142 31.05.2002.
EC Regulation 1554/2003, OJ L. 221 04.09.2003.
EC Regulation 793/2004, OJ L. 138 30.04.2004.
EC Regulation 545/2009, OJ L. 167 29.06.2009.
EU Regulation 2020/459, OJ L. 99, 31.3.2020.
EU Regulation 2020/1477, OJ L. 338, 15.10.2020.

- Erkut, Celal. *İptal Davasının Konusunu Oluşturma Bakımından İdari İşlemin Kimliği*. Ankara: Danıştay Yayınları, 1990.
- Erol, Ömer Faruk. *İdarenin Sivil Havacılık Alanında Hava Taşımacılığına İlişkin Faaliyetleri*. İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2018.
- Gerede, Ender. *Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması*. Ankara: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları, 2015. http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/yayinlar/S_HGM_Havayolu_Tasimaciligi_Kitabi.pdf , (E.T: 05.11.2020)
- Giemulla, Elmar Maria ve Weber, Ludwig. *International And EU Aviation Law: Selected Issues*. Netherlands: Kluwer Law International BV, 2011.
- Göktepe, Hülya. “Hava Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Hukuku Kurallarının Uygulanması”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* Yıl: 2007, Cilt: 7, 213-240, https://app.trdizin.gov.tr/dokumangoruntule?ext=pdf&path=iszyC6h_XyiCkvthyLGCvfGYVN6z7vwPJVxk_oEFzHgIZXC80wmXKB9iz02RzIdTGmWiBqoRMqMeTr8BpxTvFhqIPuKtghbbs_FdpUUx1VM=, (E.T: 03.11.2020)
- Gözler, Kemal. *İdare Hukuku*. 3. Baskı, Cilt 1-2, Bursa: Ekin Yayınları, 2019.
- Gözübüyük, Şeref ve Tan, Turgut. *İdare Hukuku*. Ankara: Turhan Kitabevi, 2013.
- Gülan, Aydın, *Kamu Mallarından Yararlanma Usullerinin Tabi Olduğu Hukuki Rejim*, İstanbul: Alfa Yayıncılık, 1999.
- Gülan, Aydın. “Kamu Hizmeti Kavramının Dönüştürücü Etkisi Bakımından Tahkim Geleceği.” *Hukuk ve Ekonomi Perspektifinden Yeni Anayasa Değişikliği Sonrasında Tahkim ve Kamu Hizmetlerinin Görülüş Usulleri*. Ankara, 2000.
- Gülan, Aydın. “Kamu Hizmeti ve Görülüş Usulleri.” *Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Üniversitesi, 1987.
- Gülan, Aydın. “Kamu Hizmeti Kavramı”. *İdare Hukuku ve İlimleri Dergisi*: 9, 2011.
- Günday, Metin. *İdare Hukuku*, 10. Baskı. Ankara: İmaj Yayınevi, 2011.
- Hardaway, R. M. “The FAA Buy-Sell Slot Rule: Airline Deregulation at The Crossroads”. *Journal of Air L. & Commerce* volume, 52, no:1, 1986.
- Karahanogulları, Onur. *Kamu Hizmeti: Kavram ve Hukuksal Rejim*. Ankara: Turhan Kitabevi, 2015.
- Karayiğit, Mustafa T. *Avrupa Birliği Anayasa Hukuku*. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2018.
- Kıratlı, Metin. *Koruyucu İdari Hizmetler*. Ankara: TODAİE Yayınları, 1973.

- Kırbaş, Sadık. *Devlet Malları*, Ankara: Adım Yayıncılık, 1988.
- Larsen, Paul, Joseph Sweeney, Gillick, John. *Aviation Law: Cases, Laws and Related Sources*. Leiden: Brill Nijhoff, 2012.
- Moessner, Philipp. "Slot Allocation in the United States and Europe". Yüksek Lisans Tezi, McGill Üniversitesi, 2005.
- Oğurlu, Yücel. *İdare Hukukunda Kazanılmış Haklara Saygı ve Haklı Beklentiler Sorunu*. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2003.
- Okay Tekinsoy, Özge. *İdare Hukukunda Kamu Düzeni Kavramı*. İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2011.
- Onar, Sıddık Sami. *İdare Hukukunun Umumi Esasları*. Cilt 1. İstanbul: Hak Kitabevi İsmail Akgün Matbaası, 1966.
- Özay, İl Han. *Günüşiğinde Yönetim*. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2004.
- Özay, İlhan. "İdari Kolluk- Adli Kolluk". *Journal of Istanbul University Law Faculty* 71: 947-961, 2013
- Polsby, Daniel. "Airport Pricing of Aircraft Takeoff and Landing Slots: An Economic Critique of Federal Regulatory Policy". *California Law Review*, Vol. 89, No. 3, May, 2001.
- Sarıca, Ragıp. *İdare Hukuku Ders Notları*. İstanbul: Kenan Matbaası, 1971.
- Starkie, D. *Slot Trading at United States Airports*. Hayes and Barlett, London: Putnam, UK, 1992.
- Şirin, Ezgi. "İdari Kolluk Faaliyetinin Özel Hukuk Kişilerince Görülmesi". Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2013
- Tan, Turgut. *İdare Hukuku*. 2. Baskı. Ankara: Turhan Kitabevi, 2013.
- Taşçı, Deniz ve Yalçınkaya, Akansel. "Devletin Kurumsal Girişimciliği: Türk Havayolu Taşımacılığı Alanında Slot Tahsisine İlişkin Ardışık ve Çelişik Kurumsal İşler (1992-2010)". *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt/Vol.: 20- Sayı/No: 2 (173-196), <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1169309> ,(E.T: 17.12.2020)
- Ulusoy, Ali. *Kamu Hizmeti İncelemeleri*. İstanbul: Ülke Kitapları, 2004.
- Ulusoy, Ali. *Yeni Türk İdare Hukuku*. Bursa: Yetkin Yayınları, 2019.
- Uslu, Suat. "Türkiye’de Havaalanlarındaki Slot Sorunları ve Çözüm Önerileri", *Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler Dergisi*, (50), 219-230. 2017.

Uyuşmazlık Mahkemesi Kararı, E:2011/247, K:2012/102 Karar Tarihi: 21.5.2012,
(Lexpera Veritabanı) (E.T: 24.12.2020)

Uyuşmazlık Mahkemesi Kararı, E. 2009/167, K.2009/226, Karar Tarihi: 05.10.2009,
(Lexpera Veritabanı) (E.T: 24.12.2020)

Wouters, Jan ve Verhoven, Sten. "State Aircraft". *Max Planck Encyclopedia Of Public
International Law*, 2011.

Yayla, Yıldızhan. *İdare Hukuku*. İstanbul: Beta Yayınevi, 2009.

Yıldırım, Turan. (Ed.) ve Melikşah Yasin. Kaman, Nur. Özdemir, Eyüp. Üstün, Gül.
Çakır, Hüseyin Melih. Okay Tekinsoy, Özge. *İdare Hukuku*, Güncelleştirilmiş
8. Baskı, İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2020.



ÖZGEÇMİŞ

Ad ve Soyad:

Muhammet Talha Kaan

Eğitim:

Yüksek Lisans, İbn Haldun Üniversitesi, Uluslararası ve Mukayeseli Hukuk
(2018 -2021)

İkinci Üniversite, Anadolu Üniversitesi, İktisat Fakültesi Kamu Yönetimi
(2014 - 2018)

Lisans, Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi, Hukuk Fakültesi
(2013 – 2017)

Lise, Beyoğlu Anadolu İmam Hatip Lisesi
(2008 – 2012)

Deneyim:

İbn Haldun Üniversitesi, Onur Programı (2018-2021)

İstanbul Barosu, Avukatlık Stajı, Stajyer Avukat (2017-2018)

AHSA Hukuk Bürosu, Öğrenci Stajı ve Avukatlık Stajı (2016 – 2018)