

AVRUPA BİRLİĞİ EMİSYON TİCARETİ SİSTEMİNİN SİVİL HAVACILIK ve DENİZ ULAŞIM SEKTÖRLERİNDE UYGULANMASINA DAİR GÜNCEL GELİŞMELERİN DEĞERLENDİRİLMESİ

(REVIEW OF CURRENT DEVELOPMENTS REGARDING THE APPLICATION OF THE EUROPEAN UNION'S EMISSION TRADING SYSTEM IN CIVIL AVIATION AND MARITIME TRANSPORT SECTORS)

Dr. Öğr. Üyesi Halil ÇEÇEN * **

ÖZ

Bu çalışmada, Avrupa Birliği (AB) 'nin emisyon ticareti sistemi kapsamına uluslararası seferleri içerecek şekilde sivil havacılık ve deniz ulaşım sektörlerindeki faaliyetlerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını da dahil etmesi sonucu, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ile AB arasında doğan yetki uyumsuzluğu ve güncel gelişmeler ele alınmıştır. Bu amaçla, AB müktesebatındaki hukuki belgeler ve ICAO ile IMO'nun düzenlemeleri tarihsel olarak incelenmiş ve Avrupa Birliği Adalet Divanı (ABAD) 'nın ilgili kararına değinilmiştir.

Bu çerçevede araştırma iki bölümde incelenmiştir: Birinci bölümde, AB emisyon ticareti sistemini düzenleyen 2003/87 sayılı Direktif'te, 2008/101 sayılı Direktif ile değişiklik yapılarak, AB'de yerleşik havaalanlarına veya AB'de yerleşik havaalanlarından yapılan uçuşların AB emisyon ticareti sistemi kapsamına alınması ile bu düzenlemelerin sonucunda Air Transport Association of America'nın ABAD önünde yaptığı şikâyet ele alınmıştır. Ayrıca deniz ulaşım sektöründe de kabul edilen 2015/757 sayılı Tüzük'teki hükümler değerlendirilmiş ve Kyoto Protokolü'nün 2(2). maddesinde ifade edilen, sivil havacılık ve deniz ulaşım sektörlerinde sera gazı salımlarının

^H Eserin Dergimize geliş tarihi: 28.08.2023. İlk hakem raporu tarihi: 03.11.2023. İkinci hakem raporu tarihi: 29.12.2023. Onaylanma Tarihi: 03.01.2024.

* Doktor Öğretim Üyesi, Nuh Naci Yazgan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Avrupa Birliği Hukuku Anabilim Dalı.

** Yazarın ORCID belirleyicisi: 0000-0001-5569-4511.

Esere Atf Şekli: Halil Çeçen, "Avrupa Birliği Emisyon Ticareti Sisteminin Sivil Havacılık Ve Deniz Ulaşım Sektörlerinde Uygulanmasına Dair Güncel Gelişmelerin Değerlendirilmesi", YÜHFD, C.XXI, 2024/1, s. 101-148.

sınırlandırılması ya da azaltılması için ICAO ve IMO ile çalışılması ifadesi ile uyumu irdelenmiştir.

İkinci bölümde ise, 2023/958 sayılı Direktif, 2023/957 sayılı Tüzük, 2023/959 sayılı Direktif, 2023/2405 sayılı Tüzük ile 2023/1805 sayılı Tüzüğü kabul ederek sivil havacılık ve deniz ulaşım sektörlerindeki faaliyetlerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasında, AB'nin ICAO ve IMO düzenlemeleri ile uyum sağlama arayışı değerlendirilmiştir.

Araştırmanın nihai bulgusu olarak, AB'nin sivil havacılık sektöründe, Kyoto Protokolü'nün 2(2). maddesi çerçevesinde ICAO tarafından gerçekleştirilen çalışmaları yetersiz bulması sonucunda, AB'de yerleşik havaalanlarına veya AB'de yerleşik havaalanlarından gerçekleştirilen hava seferlerinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını, AB emisyon ticareti sistemine dahil ederek, ICAO'yu sivil havacılık sektöründe sera gazı emisyonlarının azaltılması için düzenleme yapma hususunda harekete geçirdiği ve sonrasında ICAO'nun CORSIA programına uyum sağlamak için AB müktesebatında gerekli değişiklikleri yaptığı saptanmıştır. Ayrıca AB'nin aynı stratejiyi deniz ulaşım sektöründe de izlediği ve IMO'yu deniz ulaşım sektöründeki faaliyetlerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılması hususunda uluslararası düzenleme yapmak üzere harekete geçirmeyi ve sonrasında bu uluslararası düzenleme ile AB emisyon ticareti sistemini uyumlaştırmayı istediği tespit edilmiştir. Ancak bu hususta AB'nin, ICAO ve IMO tarafından alınan tedbirlerin yetersiz kalması durumunda tekrar sivil havacılık ve deniz ulaşım sektörlerinde AB emisyon ticareti sistemini uygulama stratejisini düzenlemelerinde saklı tuttuğunu da ifade etmek gerekecektir.

Anahtar Kelimeler: sera gazı emisyonları, AB emisyon ticareti sistemi, iklim değişikliği ile mücadele, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO), Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO).

ABSTRACT

This research discusses the conflict of authority between the European Union (EU) and the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the International Maritime Organization (IMO) that arose from the inclusion of the greenhouse gas emissions from the activities in the civil aviation and maritime transport sectors, including international voyages, into the scope of the EU's emission trading system and the current developments. For this purpose, the legal documents in the *acquis communautaire* and the regulations of the ICAO and the IMO were reviewed from a historical

perspective and the relevant decision of the Court of Justice of the European Union (CJEU) was mentioned.

Within this framework, the research was laid out in two chapters: The first chapter discusses the inclusion of the flights from/to the aerodromes located in the EU to the EU ETS by way of amendments made in the Directive 2003/87 through the Directive 2008/101 and the complaint filed by Air Transport Association of America before the CJEU as a result of these amendments. In addition, it reviews the provisions of the Regulation 2015/757 which was adopted for the maritime transport sector and its compatibility with the provision in Article 2(2) of the Kyoto Protocol which provides that the contracting Parties work with the ICAO and the IMO to limit or reduce the emissions of greenhouse gases in the civil aviation and maritime transport sectors.

*The second chapter reviews the efforts made by the EU, by adopting the Directive 2023/958, the Regulation 2023/957, the Directive 2023/959, the Regulation 2023/2405 and the Regulation 2023/1805 to ensure compatibility with the ICAO and IMO regulations related to the reduction of the greenhouse gas emissions arising from the activities in the civil aviation and maritime transport sectors. As the final finding of the research, it has been found out that the EU, considering that the works carried out by the ICAO related to the reduction of greenhouse gas emissions within the framework of Article 2(2) of the Kyoto Protocol were insufficient, prompted the ICAO to make regulations in order to reduce the greenhouse gas emissions in the civil aviation sector by including the greenhouse gas emissions from the flights from/to the aerodromes located in the EU into the EU ETS and thereafter made the required amendments to the *acquis communautaire* in order to comply with the program CORSIA of the ICAO.*

In addition, it has been determined that the EU follows said strategy in the maritime transport sector and desires to prompt the IMO to adopt an international regulation on the reduction of the greenhouse gas emissions arising from the activities in the maritime transport sector, and thereafter to bring the EU ETS into compliance with this expected international regulation. However, in this regard, it is necessary to remind that the EU reserves the strategy of implementing the EU ETS in the civil aviation and maritime transport sectors again, in case the measures taken by the ICAO and the IMO are insufficient.

Keywords: *greenhouse gas emissions, EU emissions trading system, combating climate change, International Civil Aviation Organisation (ICAO), International Maritime Organisation (IMO)*

GİRİŞ

Avrupa Yeşil Mutabakatı¹'nda iklim değişikliği ile mücadelede ulaşım sektörünün oynadığı rolün önemine değinilmiş ve sera gazı emisyonlarının %25'ine demiryolu, karayolu, su yolları ve havayolundan oluşan ulaşım sektörünün sebep olduğu belirtilmiştir². Bu tespit göz önüne alındığında, iklim değişikliği ile mücadeleyi, belirli bir sektörel düzenleme olarak düşünmekten ziyade, ekonominin bütün sektörlerinin küresel düzeyde sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik çaba sarf etmesini gerektiren küresel bir sorun olarak ele almak gerekmektedir³. Araştırma kapsamında düşünüldüğünde, Avrupa Birliği'nin (AB) sivil havacılık sektörüne dair düzenlemelerinin hukuki gerekçelerinde, nitrojen oksit emisyonları dahil olmak üzere diğer emisyonlar olduğu kadar karbon dioksit (CO₂) emisyonu ve sirüs bulutu genişlemesi⁴ gibi vakaların küresel iklim üzerine etkilerinin bulunduğu tespit edilmiştir⁵.

¹ Avrupa Yeşil Mutabakatı, Avrupa Komisyonu tarafından iklim değişikliğine karşı AB'yi, 2050 yılında net sera gazı emisyonlarının olmadığı ve ekonomik büyümenin kaynak kullanımından ayrıştırıldığı modern, kaynak verimli ve rekabetçi bir ekonomi ile adil ve müreffeh bir topluma dönüştürmeyi amaçlayan yeni büyüme stratejisi olarak ifade edilmektedir (European Commission, **The European Green Deal**, Brussels, 11.12.2019 COM(2019) 640 final, p. 2).

² A.g.e, p. 10.

³ **Decision No 1386/2013/EU** of the European Parliament and of the Council of 20 November 2013 on a General Union Environment Action Programme to 2020 'Living well, within the limits of our planet', Official Journal of the European Union, L 354, 28.12.2013, p. 171-200, par. 24.

⁴ Sirüs bulutları, dünya yüzeyinin yaklaşık olarak %30'unu kapsayan, yeryüzünün 6 kilometre yukarısında gerçekleşen ve buz kristallerinden oluşan bulutlar olup, solar radyasyonu absorbe ederek ısınmaya neden olurlar. Hava yolculuğu temelli sirüs bulutları ise, uçuşun iklim etkisini artırmaktadır. Araştırmalar, sirüs bulutlarının iklim üzerindeki etkisinin önemli derecede büyüdüğünü göstermektedir (Lisa Bock, Ulrike Burkhardt; "Contrail cirrus radiative forcing for future air traffic", **Atmospheric Chemistry and Physics**, Vol:19 Issue: 12, 2019, pp. 8163-8174, p. 8163).

⁵ **Regulation (EU) 2018/1999** of the European Parliament and of the Council of 11 December 2018 on the Governance of the Energy Union and Climate Action, amending Regulations (EC) No 663/2009 and (EC) No 715/2009 of the European Parliament and of the Council, Directives 94/22/EC, 98/70/EC, 2009/31/EC, 2009/73/EC, 2010/31/EU, 2012/27/EU and 2013/30/EU of the European Parliament and of the Council, Council Directives 2009/119/EC and (EU) 2015/652 and repealing Regulation (EU) No 525/2013 of the European Parliament *YÜHFD Cilt: XXI Sayı:1 (2024)*

AB'nin deniz ulaşım sektörüne dair hukuki düzenlemelerinde ise, bu sektörde karbon dioksit (CO₂) emisyonları ve nitrojen oksit (NO_x), sülfür oksit (SO_x), metan (CH₄), parçacıklı madde ve siyah karbon gibi diğer emisyonların küresel iklim ve hava kalitesi üzerine etkide bulunduğu görülmüştür⁶. Komisyon'un 28 Haziran 2013 tarihli "Deniz ulaşım emisyonlarının AB'nin sera gazı azaltım politikalarına entegre edilmesi" başlıklı bildirisinde AB limanları arasında ve AB'den üçüncü ülke limanına veya üçüncü ülke limanından AB'deki bir limana gerçekleştirilen seferler incelendiğinde, deniz ulaşımından kaynaklı sera gazı emisyonlarında 1990 yılına mukayesen %48 artış gözlemlendiği belirtilmiştir⁷. 2019 yılında hazırlanan bir diğer raporda ise, AB'de deniz ulaşımındaki faaliyetlerden gerçekleşen sera gazı emisyonlarının, AB'deki toplam CO₂ emisyonlarının %3-4 oranında bir kısmını oluşturduğu tespit edilmiştir⁸. Küresel düzeyde ise, deniz ulaşım sektöründen kaynaklanan sera gazı emisyonlarının, küresel emisyonların %3'ünü oluşturduğu ve 2050 yılı itibariyle bu oranın %5'e artacağı ifade edilmiştir⁹. Her ne kadar Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik olarak gerçekleştirilen çalışmalar bulunsun da¹⁰, ek gayretlerin gerektiği

and of the Council, Official Journal of the European Union, L 328, 21.12.2018, p. 1-77, par. 52.

⁶ **Regulation 2015/757** of the European Parliament and of the Council of 29 April 2015 on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport, and amending Directive 2009/16/EC, Official Journal of the European Union, L 123/55, 19.5.2015, p. 55-76, par. 2.

⁷ European Commission, **Integrating maritime transport emissions in the EU's greenhouse gas reduction policies**, Brussels, 28.6.2013, COM(2013) 479 final, s. 2.

⁸ Ek olarak deniz ulaşım faaliyetleri, Avrupa Birliği (AB)'nin dış ticaretinin %75'ini oluşturmakta ve AB içi ticaretin de %36'sını oluşturmaktadır. Bu sebeple, deniz ulaşım faaliyetleri AB'nin ticaretinde önemli bir yere sahiptir (European Commission, **Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the use of renewable and low-carbon fuels in maritime transport and amending Directive 2009/16/EC**, Brussels, 14.7.2021 COM(2021) 562 final, par. 1, p. 11).

⁹ European Commission, **Integrating maritime transport emissions in the EU's greenhouse gas reduction policies**, s. 3.

¹⁰ Uluslararası Denizcilik Örgütü, sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik olarak çalışmalarına 1997 yılında başlamıştır. 2011 yılının temmuz ayında gemilerden kaynaklanan hava kirliliğinin önlenmesi için MARPOL'un VI Eki'nde getirilen değişikliklerin (Enerji Verimliliği Dizayn Endeksi ve Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı) kabulü önemli gelişmeleri oluşturmaktadır. Bu tedbirler ile sera gazı emisyonlarının azaltılmasına katkı sağlayacağı düşünülmüşse de, IMO'nun 59. Deniz Çevresi Koruma Komitesi ile teyit edildiği üzere, ek eylemlerin alınmasının gerekli olduğu ifade edilmiştir (A.g.e, s. 4).

belirtilmiştir¹¹. AB uluslararası deniz ulaşım hedefleri için, 2005 yılına mukayesen 2050 yılı itibariyle %40 azaltım hedeflemektedir¹².

Kyoto Protokolü çerçevesinde sera gazı emisyonlarını azaltmaya yönelik olarak taahhütlerini yerine getirmek için 2003/87 sayılı Direktif ile Emisyon Ticareti Sistemi'ni (ETS) yürürlüğe koyan Avrupa Birliği (AB), dünyada ilk büyük karbon piyasasını meydana getirmiştir¹³. Böylece işletmeler bir yıl içinde izin verilen kotanın altında sera gazı emisyonu gerçekleştirir ise, geri kalan kotayı emisyon kotasını aşan diğer işletmelere satabilmektedir¹⁴. ETS'nin kurulduğu zamanda havacılık ve denizcilik sektörü kapsam dahilinde değilken, bu hususta öncelikle uygulanması ve kontrolü kolay olabileceği düşüncesi ile havacılık sektörünün ETS'ye dahil edilmesinin öngörüldüğü ifade edilmiştir¹⁵. Böylece, Avrupa Yeşil Mutabakatı'nda da belirtildiği üzere, iklim değişikliği ile mücadelenin bütün sektörleri kapsamaması nedeniyle, emisyon ticareti sistemi kapsamına ulaşım sektörünün dahil edilmesine yönelik çalışmalar, AB ile Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)'nü ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nü karşı karşıya getirmiştir¹⁶. Ancak diğer taraftan AB, sivil havacılık ve denizcilik sektörlerinde ICAO ve IMO ile, bu sektörlerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik olarak uyumlu bir politika belirleme ve bu çerçevede hukuksal düzenlemeler gerçekleştirme hedefini ise takip etmektedir.

I. Avrupa Birliği'nin Sivil Havacılık ve Deniz Ulaşım Sektörlerini Emisyon Ticareti Sistemine Dahil Etmesinden Kaynaklanan Sorunlar

¹¹ A.g.e, s. 4.

¹² A.g.e, s. 7.

¹³ European Commission, **EU Emissions Trading System (EU ETS)**, (Çevrimiçi), https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets_en, Erişim Tarihi: 08 Temmuz 2023. Annela Anger, Jonathan Kohler; "Including aviation emissions in the EU ETS: Much ado about nothing? A review", **Transport Policy**, Vol: 17, 2010, pp. 38-46, p. 39. Birol Ubay, Yüksel Bilgici, "Karbon Fiyatlamasında Emisyon Ticareti Sistemi ve Önemi", **Kırklareli Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt:10 Sayı:1, 2021, ss. 47-72, s. 58-59.

¹⁴ Ayşe Uyduranoğlu-Öktem, "Avrupa Birliği İklim Değişikliği Politikasında Yeni Bir Politika Aracı: Emisyon Ticareti", **Akademik İncelemeler**, Cilt:3 Sayı:1, 2008, ss. 19-29, s. 25.

¹⁵ A.g.e, s. 26.

¹⁶ European Commission, **The European Green Deal**, p. 11.

Küresel olarak iklim değişikliği ile mücadele uzun bir süredir uluslararası hukukun gündemindedir. 5-16 Haziran 1972 tarihlerinde Stockholm’de düzenlenen Birleşmiş Milletler İnsanın Çevresi Konferansı’nda çevre ile ilgili birtakım temel ilkeler kabul edilmiş olup, bu ilkeler arasında “*hava, su, toprak ... dahil olmak üzere dünyanın doğal kaynaklarının, uygun olduğu ölçüde, dikkatli planlama ve yönetimle şimdiki ve gelecek nesillerin faydasına olacak şekilde korunması gerekliliği*” belirtilmiştir¹⁷. Ayrıca “*yerkürenin hayati önem taşıyan yenilenebilir kaynakları üretme kapasitesinin sürdürülmesi ve uygulanabilir olduğunda da, depolanması ve geliştirilmesi*” gerekliliği de yine ilkeler arasında ifade edilmektedir¹⁸. Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (BMİDÇS) çerçevesinde oluşturulan Taraflar Konferansı¹⁹’nın “*gerektiğinde ilgili uluslararası örgütlerin, hükümetlerarası ve hükümet dışı kuruluşların yardımlarını, desteklerini ve sağladıkları bilgileri isteyeceği ve kullanacağı*” belirtilmiştir²⁰ ve böylece sadece devletler değil, aynı zamanda uluslararası örgütler, hükümetlerarası ve hükümet dışı kuruluşların da iklim değişikliği ile mücadeledeki rolüne değinilmiştir.

BMİDÇS’nin 3. Taraflar Konferansı nezdinde, 11 Aralık 1997’de Japonya’nın Kyoto şehrinde kabul edilen Kyoto Protokolü²¹, sanayileşmiş ülkeler ile piyasa ekonomisine geçiş sürecindeki ülkelerin²² atmosfere

¹⁷ United Nations, **Declaration on the Human Environment** (Adopted by the United Nations Conference on the Human Environment, Stockholm, 16 June 1972), Principles, Principle 2.

¹⁸ A.g.e, Principle 3.

¹⁹ CoP (Conference of the Parties): CoP, Konvansiyonun üst karar alma organıdır. Konvansiyona taraf olan bütün devletler, Konvansiyonun ve CoP’nin kabul ettiği diğer hukuki belgelerin etkili bir şekilde uygulanmasını gözden geçirecekleri CoP’de temsil edilir ve kurumsal ve idari düzenlemeler dâhil olmak üzere, Konvansiyonun etkili bir şekilde uygulanmasını teşvik etmek için gerekli kararları alır (United Nations Climate Change, **Bodies: Conference of the Parties (COP)**, (Çevrimiçi), <https://unfccc.int/process/bodies/supreme-bodies/conference-of-the-parties-cop>, Erişim Tarihi: 8 Temmuz 2023).

²⁰ **United Nations Framework Convention on Climate Change**, New York, 9 May 1992, Article 7(2)(1).

²¹ United Nations Framework Convention on Climate Change, **Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change**, FCCC/CP/1997/L.7/Add.1, 10 December 1997.

²² Kyoto Protokolü’nün Ek 1’inde belirtilen ülkeler için bkz.: **Parties & Observers**, (Çevrimiçi), <https://unfccc.int/parties-observers#:~:text=Annex%20I%20Parties%20include%20the,Central%20and%20Eastern%20European%20States>, Erişim Tarihi: 8 Temmuz 2023.

saldıkları karbondioksit (CO₂), metan (CH₄) gibi sera gazı emisyonlarının salımını azaltmasını, ayrıca yeni ve yenilenebilir enerji türlerinin kullanılmasının teşvikini, araştırılmasını, geliştirilmesini ve artırılarak kullanılmasını öngörmektedir²³. Her ne kadar Kyoto Protokolü'nde, 2008 ile 2012 yılları arasında, taraf devletler sera gazı emisyonlarını 1990 yılı seviyesinden ortalama %5 aşağıya çekmek zorundalarsa da, AB bu oranı %8 olarak belirlemiştir²⁴. Böylece AB, uluslararası taahhütlerini yerine getirmek için ulaşım alanındaki sivil havacılık ve denizcilik sektörlerindeki faaliyetlerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılması dahil olmak üzere, düzenlemeler gerçekleştirmek zorunda kalmıştır.

A. Kyoto Protokolü'nde Sivil Havacılık ve Deniz Ulaşım Sektörleri ile İlgili Yetki Düzenlemeleri

Kyoto Protokolü genel olarak, sera gazı emisyonlarının azaltılması ve iklim değişikliğinin olumsuz etkilerine karşı alınacak tedbirler hususunda hükümler ihtiva etmektedir. Bu çerçevede, Kyoto Protokolü'nün 2(1)(a)(vii). maddesinde; *“ulaştırma sektöründeki, Montreal Protokolü'nce denetlenmeyen sera gazlarının²⁵ salımlarının sınırlandırılması ve/veya azaltılmasına yönelik önlemlerin teşvik edilmesi”*, tarafların her birinin emisyon sınırlandırma ve azaltım taahhütlerini yerine getirirken, sürdürülebilir kalkınmayı teşvik etmek amacıyla uygulayacağı ve daha da geliştireceği politikalar ve önlemler arasında bahsedilmiştir.

Kyoto Protokolü'nün 2(2). maddesi ise; bilhassa uluslararası sivil havacılık ve deniz ulaşım sektörlerine özgüdür. İlgili madde hükmünde *“Ek-I'de²⁶ yer alan tarafların, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ve Uluslararası Denizcilik Örgütü ile çalışarak, havacılık ve depo yakıtlarından kaynaklanan*

²³ United Nations Framework Convention on Climate Change, **Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change**, Article 2(1)(a).

²⁴ European Commission, **Kyoto Protocol: What is the Kyoto Protocol?**, MEMO/04/4, Bruxelles, 4 March 2004, (Çevrimiçi), https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_04_43, Erişim Tarihi: 8 Temmuz 2023. T. Mesut Eren, **Avrupa Ekonomik Entegrasyonu ve Avrupa'nın Yeşil Geleceği**, İstanbul, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, 2021, s. 132-133.

²⁵ Kyoto Protokolü'nün 2(1)(a)(vii) maddesinde belirtilen Montreal Protokolü, 1987 tarihli olup Ozon Tabakasını İncelten Maddelelere Dair Montreal Protokolü'dür. Bu Protokol, Türk hukukunda da 6 Haziran 1990 tarihli ve 3656 sayılı Kanunla onaylanarak, 8 Eylül 1990 tarih ve 20629 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

²⁶ Bkz.: Dipnot 22.

ve Montreal Protokolü'nce denetlenmeyen sera gazları salımlarının sınırlandırılmasına ya da azaltılmasına çalışacakları” ifade edilmiştir²⁷. Yine Protokolün 10. maddesinin (b) ve (i) bentleri uyarınca tarafların hepsi, “iklim değişikliğini azaltıcı önlemleri ve iklim değişikliğine yeterli uyum sağlayıcı önlemleri içeren ulusal ve uygun olduğu yerlerde bölgesel programlar düzenlemek, uygulamak, yayımlamak ve düzenli olarak güncellemek” ve “bu programların, diğerlerine ilâveten, enerji, ulaştırma ve sanayi sektörleri ile ilgili olmasını” sağlamakla mükellef kılınmıştır²⁸. Böylece Tarafların, deniz ve hava ulaşım sektörlerini de kapsayacak şekilde, iklim değişikliğini azaltıcı önlemleri içeren ulusal veya bölgesel olarak enerji, ulaştırma ve sanayi sektörlerinde programlar düzenlemeleri ve uygulamaları gerekmektedir.

AB ve üye devletler tarafından akdedilen ve yukarıda da bazı önemli maddelerine değinilen Kyoto Protokolü'ndeki uluslararası taahhütleri yerine getirmek için, sera gazı emisyonları izninde bir Avrupa piyasası oluşturmayı hedefleyen 2003/87 sayılı Direktif kabul edilmiştir²⁹. 2003/87 sayılı Direktif'in ilk yürürlüğe girdiği tarihte, Direktif'in kapsamına giren faaliyetler arasında ise, sivil havacılık ve deniz ulaşım sektörleri belirtilmemiştir³⁰.

Kyoto Protokolü'nün 2(2). maddesi uyarınca uluslararası sivil havacılık sektöründe sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik olarak çalışma gerçekleştirmesi beklenen ICAO Sivil Havacılık Çevre Koruma Komitesi'nin 2004'teki altıncı toplantısında, ICAO'nun denetimi altında yeni bir hukuki araca dayalı havacılık özelinde emisyon ticareti sisteminin yeteri kadar cazip olmadığı ve bu sebeple bu aracın takip edilmemesi gerektiği yönünde karar çıkmıştır³¹. AB Konseyi ise, 2002 yılında ICAO içerisinde sivil havacılık

²⁷ Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi **Kyoto Protokolü**, 2(2). madde, (Çevrimiçi), https://webdosya.csb.gov.tr/db/iklim/editordosya/kyoto_protokol.pdf, Erişim Tarihi: 8 Temmuz 2023.

²⁸ **Kyoto Protokolü**, 10(b) ve 10(i) maddeleri.

²⁹ **Directive 2003/87/EC** of the European Parliament and of the Council of 13 October 2003 establishing a scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community and amending Council Directive 96/61/EC (Text with EEA relevance), OJ L 275, 25.10.2003, p. 32–46, par. 5.

³⁰ Directive 2003/87/EC, Annex I. Marina Efthymiou, Andreas Papatheodorou; “EU Emissions Trading scheme in aviation: Policy analysis and suggestions”, **Journal of Cleaner Production**, Vol: 237, 2019, p. 1.

³¹ **Directive 2008/101/EC** of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 amending Directive 2003/87/EC so as to include aviation activities in the scheme for

faaliyetlerinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik olarak herhangi bir eylem alınmaması halinde, Komisyon'dan sivil havacılık faaliyetlerinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik olarak eylem teklifinde bulunmasını 2002, 2003 ve 2004 defaatle talep etmiştir³².

B. Paris İklim Anlaşması'nda Sivil Havacılık ve Deniz Ulaşım Sektörleri ile İlgili Yetki Düzenlemeleri

Paris İklim Anlaşması'nda ise temel hedef Anlaşmanın 2(1). maddesinde ifade edilmiştir. İlgili madde uyarınca Taraflar; "...küresel ortalama sıcaklıktaki artışı sanayileşme öncesindeki seviyeye göre 2°C'nin oldukça altında tutmak ve sıcaklık artışını sanayileşme öncesi dönemdeki seviyelerin 1,5°C üzeri ile sınırlandırmak için çaba göstermek ..." yönünde taahhütte bulunmuşlardır. Paris İklim Anlaşması'nda küresel ısınmaya yönelik olarak sektör temelinde, herhangi bir hedef belirlenmemiştir. Konuyla bağlantılı olacak şekilde, Paris İklim Anlaşması'nda sivil havacılık sektöründen kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik olarak ICAO ve deniz ulaşım faaliyetlerinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik olarak IMO ile birlikte çalışılacağına dair herhangi bir ibare bulunmamaktadır³³.

Ancak Paris İklim Anlaşması'nda belirlenen bu hedeflere ulaşabilmek amacıyla bütün sektörlerin sera gazı emisyonlarını azaltma mücadelesine dahil olması gerektiği için, sivil havacılık ve deniz ulaşım sektörlerinde de stratejilerin belirlenmesi gerekmiştir³⁴. Bu durum ile ilgili olarak, uluslararası sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik eylem alma sorumluluğunun zımnî olarak Kyoto Protokolü'nün 2(2). maddesinde belirtilen ICAO ve IMO'nun yetkisinde kalmaya devam ettiği yönünde görüş ifade edilmiştir³⁵.

greenhouse gas emission allowance trading within the Community, Official Journal of the European Union, L8, 13.1.2009, pp. 3-21, par. 9.

³² Directive 2008/101/EC, par. 10.

³³ United Nations Climate Change, **Shipping Aviation and Paris**, 18 May 2016, (Çevrimiçi), <https://unfccc.int/news/shipping-aviation-and-paris>, Erişim Tarihi: 10 Aralık 2023.

³⁴ Transport & Environment, **Aviation Emissions and the Paris Agreement**, 2016, p. 2, (Çevrimiçi), <https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/Aviation%202030%20briefing.pdf>, Erişim Tarihi: 10 Aralık 2023.

³⁵ David Lee, **International aviation and the Paris Agreement temperature goals**, Department for Transport, 2018, p. 5, (Çevrimiçi), [https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5d19c520e5274a08e337b235/international-](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5d19c520e5274a08e337b235/international-YÜHFD Cilt: XXI Sayı:1 (2024)
YÜHFD Cilt: XXI Sayı:1 (2024)

AB de, Paris İklim Anlaşması temelinde sivil havacılık ve deniz ulaşım sektörlerindeki faaliyetlerin dahil edilmesinin önemine yönelik olarak, BMİDÇS Taraflar Konferansları'nda istikrarlı bir politika izlemiştir. Bu hususta, 2019 yılında İspanya'da gerçekleşen 25. Taraflar Konferansı'na ve 2021 yılında İskoçya'da gerçekleşen 26. Taraflar Konferansı'na yönelik olarak Avrupa Parlamentosu'nun aldığı kararlarda, ulaşım sektörünün 1990 yılından beri emisyonları artan tek sektör olduğu, bu durumun sivil havacılık ve deniz ulaşım sektörlerinin de dahil olduğu bütün sektörlerdeki emisyonların daha hızlı bir şekilde ve büyük ölçüde azaltımları gerektiren uzun vadeli iklim nötr hedefi ile uyumlu olmadığını vurgulayarak, ICAO ve IMO tarafından öngörülen mevcut küresel hedeflerin ve tedbirlerin tam olarak uygulanması halinde dahi, bu hedef ve tedbirlerin gerekli emisyon azaltımının gerisinde kaldığı ve Tarafların, sivil havacılık ve deniz ulaşım faaliyetlerinden kaynaklanan emisyonları azaltmak için bu sektörlerde uluslararası, bölgesel ve ulusal düzeyde tedbirler üzerinde mutabık kalarak bu tedbirleri uygulaması gerektiği ifade edilmiştir. Bu çerçevede Avrupa Parlamentosu, 2005 yılına göre kıyaslandığında 2050 yılına varıldığında uluslararası sivil havacılık faaliyetlerinden kaynaklanan emisyonların %300-700 oranında artacağına öngörüldüğünü ve ICAO'nun CORSIA programının derecesinden endişe duyduğunu, böylece Komisyon ve üye devletlere CORSIA'nın hükümlerini güçlendirmek ve AB ETS Direktifi'nin uygulanması hususunda AB'nin yasama özerkliğini de korumak yönünde kararını iletmiştir³⁶.

Avrupa Parlamentosu, bu görüşlerini 2022 yılında Mısır'da gerçekleşen 27. Taraflar Konferansı'na yönelik olarak aldığı kararda da ifade etmiş ve

aviation-paris-agreement.pdf, Erişim Tarihi: 10 Aralık 2023. Bu hususta, ulusal yetkiye girmeyen ve uluslararası sivil havacılık ulaşımından kaynaklanan durumlarda sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik olarak çabaların ICAO'nun yetkisine girdiğine dair anlayış oluşmuştur (Niclas Svenningsen, **Aviation, Offsets and Paris Agreement**, ICAO Environmental Report Chapter 4, 2016, p. 146, (Çevrimiçi), [https://www.icao.int/environmental-](https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/EnvironmentalReports/2016/ENVReport2016_pg146-148.pdf)

protection/Documents/EnvironmentalReports/2016/ENVReport2016_pg146-148.pdf,

Erişim Tarihi: 16 Aralık 2023).

³⁶ European Parliament, **Motion for a Resolution on the 2019 UN Climate Change Conference in Madrid, Spain (COP 25)**, 14.11.2019, par. 65-66, (Çevrimiçi), https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/B-9-2019-0174_EN.html, Erişim Tarihi: 10 Aralık 2023. European Parliament, **Resolution of 21 October 2021 on the 2021 UN Climate Change Conference in Glasgow, UK (COP26)**, 21 October 2021, par. 83, (Çevrimiçi), https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0437_EN.html, Erişim Tarihi: 10 Aralık 2023.

deniz ulaşım ve sivil havacılıktan kaynaklanan emisyonların AB ETS'ne dahil edilmesinin diğer ülkeler için bir model oluşturabileceğini ifade ederek ve ICAO ile IMO'da uluslararası sivil havacılık ve deniz ulaşımı faaliyetlerinden kaynaklanan emisyonlara yönelik yavaş ilerlemeden endişe duyarak, Komisyon'a ve üye devletlere ETS Direktifi'ni uygulamada AB'nin yasama özerkliğini muhafaza ederken CORSIA programını güçlendirmek için azami çaba göstermesi gerektiğini belirtmiştir³⁷.

C. Avrupa Birliği'nin Emisyon Ticareti Sistemini Sivil Havacılık ve Denizcilik Sektörlerine Genişletmesi

1. Avrupa Birliği'nin Emisyon Ticareti Sistemini Sivil Havacılık Sektörüne Genişletmesi Sonucunda Doğan Hukuki Sorunlar

ICAO'nun sivil havacılık faaliyetlerinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik olarak eylem almaması sonucunda AB, sivil havacılık faaliyetlerinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını doğrudan kendi emisyon ticaret sistemi kapsamına dahil etme yönünde çalışmalarına başlamıştır³⁸. Komisyon, hem ICAO'nun emisyon ticareti sistemini sivil havacılık sektörü için yeterince cazip bulmaması sebebiyle hem de AB Konseyi'nin talepleri doğrultusunda, 2005 yılında "*Sivil Havacılığın İklim Değişikliğine Etkilerinin Azaltılması*" başlıklı bir bildiri yayınlamıştır. Bildiride Komisyon, ekonomik ve çevresel bir bakış açısıyla, sivil havacılık

³⁷ European Parliament, **Resolution of 20 October 2022 on the 2022 UN Climate Change Conference in Sharm El-Sheikh, Egypt (COP27)**, 20 October 2022, par. 57-58, (Çevrimiçi), https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0373_EN.html, Erişim Tarihi: 10 Aralık 2023. Bu hususta, çalışmanın ileri kısımlarda değinileceği üzere; Avrupa Parlamentosu, 2023 yılında Birleşik Arap Emirlikleri'nde gerçekleştirilen 28. Taraflar Konferansı'na yönelik olarak aldığı kararda, sivil havacılık ve deniz ulaşım sektörlerinin AB ETS'ne dahil edilmesini memnuniyetle karşıladığını ifade etmiş ve bu yönde atılmış adımların ICAO ve IMO dahil olmak üzere, uluslararası düzeyde daha istekli olmayı teşvik edeceğini belirterek, uluslararası toplumu harekete geçirmek hususunda izlediği politikayı vurgulamıştır (European Parliament, **Resolution on the UN Climate Change Conference 2023 in Dubai, United Arab Emirates (COP28)**, 15.11.2023, par. 34 ve 70, (Çevrimiçi), https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/B-9-2023-0458_EN.html, Erişim Tarihi: 10 Aralık 2023).

³⁸ Nathan Weijland, "Civil Aviation Emissions Reductions: CORSIA vs. European Emissions Trading", **ELSA Review**, Vol: XI, Issue: 1, December 2019, pp. 73-86, p. 75. Katelyn E. Ciolino, "Up in the Air: The Conflict Surrounding the European Union's Aviation Directive and the Implications of a Judicial Resolution", **Brooklyn Journal of International Law**, Vol: 38, Issue:3, 2013, pp. 1151-1190, p. 1152.

sektörünün iklime olan etkisinin AB emisyon ticareti sistemine dahil edilmesi gerektiği yönünde görüş bildirmiş ve emisyon ticaretinin iklim değişikliği ile mücadeleye yönelik gelecekteki herhangi bir stratejinin temel bir parçası olarak kalacağını ve AB emisyon ticareti sisteminin, küresel olarak emisyonun azaltılması için, potansiyeli kullanabilecek gerçek bir uluslararası karbon piyasasının gelişiminin teşvik edilmesine yardımcı olacağını belirtmiştir³⁹. Bu hususta Avrupa Parlamentosu da, sivil havacılık alanında sera gazı emisyonlarının azaltılmasının iklim değişikliği ile mücadeledeki önemine değinmiş ve AB emisyon ticareti sisteminin AB dışındaki havayollarına da uygulanabilir olduğunu temin edecek şekilde teklifte bulunmasını Komisyon'dan talep etmiştir⁴⁰. Ayrıca Avrupa Parlamentosu, sivil havacılık sektörü için bir mekanizmanın ilk adımı olarak, AB'de yerleşik havaalanlarına veya AB'de yerleşik havaalanlarından gerçekleştirilecek bütün uçuşları kapsamaya gerektiğini ifade etmiş ve böyle bir mekanizmanın, dünya çapında emisyon ticareti sisteminin mümkün olan en kısa sürede kabul edilmesi gerekliliğini vurgulayacağına inandığını belirtmiştir⁴¹.

Bu hazırlıklar temelinde 2008/101 sayılı Direktif ile sivil havacılık alanındaki faaliyetler, 2003/87 sayılı Direktif'in kapsamına alınmıştır⁴².

³⁹ Commission of the European Communities, **Reducing the Climate Change Impact of Aviation**, Brussels, 27.9.2005, COM(2005) 459 final, p. 10.

⁴⁰ European Parliament, **Resolution on reducing the climate change impact of aviation** (2005/2249(INI)), MINUTES Tuesday, 4 July 2006 OJ C 303E , 13.12.2006, p. 15–123, par. 23.

⁴¹ A.g.e, par. 31.

⁴² Directive 2008/101/EC, Article 3b. Birlik içerisinde yerleşik havaalanlarından kalkış yapan ve Birlik içerisinde yerleşik havaalanlarına iniş yapan bütün uçuşlardan kaynaklanan emisyonların AB emisyon ticareti sistemine dahil edilmesi, Türk havayolu işletmelerini de etkilemiştir. Bu hususta, örnek olarak Türk Hava Yolları'nın hazırladığı "Sürdürülebilirlik" raporlarında da AB ETS'ye yönelik olarak gerçekleştirilen faaliyetler yer almakta olup, AB ETS gereklilikleri doğrultusunda, sera gazı emisyonlarının raporlandığı ve üçüncü taraf bağımsız doğrulayıcı kuruluşlarca doğrulandığı ifade edilmiştir (Turkish Airlines, **2020 Sürdürülebilirlik Raporu**, s. 69, (Çevrimiçi), [https://investor.turkishairlines.com/documents/2020-surdurulebilirlik-raporu\(1\).pdf](https://investor.turkishairlines.com/documents/2020-surdurulebilirlik-raporu(1).pdf), Erişim Tarihi: 15 Aralık 2023. Turkish Airlines, **2021 Sürdürülebilirlik Raporu**, s. 54, (Çevrimiçi), <https://investor.turkishairlines.com/documents/2021-surdurulebilirlik-raporu.pdf>, Erişim Tarihi: 15 Aralık 2023. Turkish Airlines, **2022 Sürdürülebilirlik Raporu**, s. 39, (Çevrimiçi), <https://investor.turkishairlines.com/documents/surdurulebilirlik/2022-surdurulebilirlik-raporu.pdf>, Erişim Tarihi: 15 Aralık 2023). Ayrıca 2022 tarihi itibarıyla Avrupa destinasyonlarına yapılacak uçuşlarda biyoyakıtlar kullanılmaya başlanmıştır (Turkish Airlines, **2021 Sürdürülebilirlik Raporu**, s. 55. Turkish Airlines, **2022 Sürdürülebilirlik Raporu**, s. 48).

Rekabetin bozulmasından kaçınmak ve çevresel verimliliği iyileştirmek için, Birlik içerisinde yerleşik havaalanlarından kalkış yapan ve Birlik içerisinde yerleşik havaalanlarına iniş yapan bütün uçuşlardan kaynaklanan emisyonlar, 2012 tarihi itibarıyla AB emisyon ticareti sistemine dahil edilmiştir⁴³. Aynı zamanda 2008/101 sayılı Direktif ile 2003/87 sayılı Direktif'e "25a" maddesi eklenmiş ve 2. paragrafına ise, aşağıdaki hüküm konulmuştur:

*"Topluluk ve üye devletler, sivil havacılıktan kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltmak için küresel tedbirler üzerine bir anlaşma arayışına devam edecektir."*⁴⁴

Böylece sivil havacılık sektöründeki faaliyetlerden kaynaklanan emisyonların, AB emisyon ticareti sistemine dahil edilmesine rağmen Birliğin ve üye devletlerin, sivil havacılıktan kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltmak için küresel tedbirler üzerine bir anlaşmayı aramaya devam etmesi gerektiği ve Birlik mekanizmasının dünya çapında emisyon ticaretinin kullanılması için bir model olabileceği de ifade edilmiştir⁴⁵.

AB'nin emisyon ticareti sistemini AB'de yerleşik havaalanlarına iniş yapacak ve AB'de yerleşik havaalanlarından kalkış yapacak tüm uçuşları dahil edecek şekilde sivil havacılık sektörüne genişletmesi, Avrupa Birliği Adalet Divanı (ABAD) önünde şikâyet konusu olmuştur. C-366/10 sayılı *Air Transport Association of America and others v Secretary of State for Energy and Climate Change* kararında ABAD, *Air Transport Association of America* ve diğer şikâyetçilerin Birleşik Krallık aleyhine olarak 2008/101 sayılı Direktif'i uygulamasının geçerliliği üzerine şikâyetlerini Divan'a ilettiğini belirtmektedir. ABAD, şikâyeti incelemeye AB'ye üye devletlerin Chicago Konvansiyonu olarak adlandırılan, Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu'na taraf olduklarını ancak AB'nin taraf olmadığını tespitiyle başlamıştır⁴⁶. Bu çerçevede ABAD, 2008/101/EC sayılı Direktif'in, Chicago

⁴³ Directive 2008/101/EC, par. 16 and Annex I par. 1. Fredrik Kopsch; "Aviation and the EU Emissions Trading Scheme—Lessons learned from previous emissions trading schemes", **Energy Policy**, Vol. 49, 2012, pp. 770-773, p. 770. Anger, Kohler; **a.g.e.**, s. 39.

⁴⁴ Directive 2008/101/EC, Article 25a(2).

⁴⁵ Directive 2008/101/EC, par. 17. Böylece Direktif, aynı zamanda sivil havacılık faaliyetlerinden kaynaklanan emisyonların, iklim değişikliği sorununun üzerine gitmek için, uluslararası bir çerçeve kapsamına dahil edilmesinin önemini ön plana çıkartmakta ve küresel iklim değişikliği müzakerelerini ilerletmede AB'nin öncü rolünü de yansıtmaktadır (Ciolino, **a.g.e.**, p. 1153)

⁴⁶ "ABAD'ın" Case C-366/10, *Air Transport Association of America and others v Secretary of State for Energy and Climate Change*, 21 December 2011, ECLI:EU:C:2011:864, par. 1-3. ABAD ayrıca Direktif'in sadece Birlik'te yerleşik olan havaalanlarına iniş veya bu havaalanlarından kalkış yapan uçuşlara uygulanacağını, fakat AB hava sahasının veya *YÜHFD Cilt: XXI Sayı:1 (2024)*

Konvansiyonu temelinde geçerliliğinin incelenemeyeceğini belirtmiştir. ABAD'ın diğer tespiti ise, Kyoto Protokolü'nün 2(2). maddesindeki ICAO'nun yetkisi ile ilgilidir⁴⁷. Öncelikle ABAD, 94/69⁴⁸ ve 2002/358⁴⁹ sayılı kararlardan da anlaşılacağı üzere AB'nin Kyoto Protokolü'nü onayladığını ve Kyoto Protokolü'nün yürürlüğe girdiği andan itibaren, hükümlerinin AB'nin hukuk düzeninin bir iç parçasını oluşturduğunu ifade etmiştir. Bu çerçevede ABAD, öncelikle Kyoto Protokolü'nün taraflara sera gazı emisyonlarını azaltmak için hedefler belirlemek üzere çalışmak ve bu hedefleri elde etmek için gerekli tedbirleri almak sorumluluğunu yüklediğini ifade etmiştir. Bu amaçla protokolün, akit taraflara taahhütlerini gerçekleştirebilmek için gerekli esnekliği sağladığı ve tarafların kolektif bir şekilde hareket ederek de, taahhütlerini gerçekleştirebilecekleri yönünde hükümler barındırdığı ABAD tarafından dile getirilmiştir. ABAD, Kyoto Protokolü'nün 2(2). maddesindeki hükmün koşulsuz bir anlam içermediğine⁵⁰ ve kişilere 2008/101 sayılı Direktif'in geçerliliğine itiraz

üçüncü bir devletin hava sahası üzerinden geçiş yapan uçuşlara ise uygulanmayacağını belirterek, hiçbir ülkenin hava sahasındaki egemenliğinin ihlal edilmediğini belirtmektedir. Ancak havayolu işletmecileri, bir kez AB bölgesine giriş yaptığında ise, ABAD, bu işletmelerin AB hukuku düzenlemelerine uyum sağlamak zorunda olduklarını da ifade etmektedir (Sanja Bogojević, "Legalising Environmental Leadership: A Comment on the CJEU'S Ruling in C-366/10 on the Inclusion of Aviation in the EU Emissions Trading Scheme", *Journal of Environmental Law*, Vol. 24, No. 2 (2012), pp. 345-356, p. 351).

⁴⁷ Case C-366/10, *Air Transport Association of America and others v Secretary of State for Energy and Climate Change*, dn. 36, paras. 71-73.

⁴⁸ **94/69/EC: Council Decision of 15 December 1993 concerning the conclusion of the United Nations Framework Convention on Climate Change**, Official Journal of the European Union, L 33, 7.2.1994, p. 11-12. İlgili kararın 1. maddesi uyarınca; Haziran 1992'de Rio de Janeiro'da imzalanan Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'nin Avrupa Topluluğu adına onaylandığı belirtilmiştir.

⁴⁹ **2002/358/EC: Council Decision of 25 April 2002 concerning the approval, on behalf of the European Community, of the Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change and the joint fulfilment of commitments thereunder**, Official Journal of the European Union, L 130, 15.5.2002, p. 1-3. İlgili kararın 1. maddesi uyarınca, 29 Nisan 1998 tarihinde imzalanan Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi Kyoto Protokolü'nün, Avrupa Topluluğu adına onaylandığı belirtilmiştir.

⁵⁰ Kyoto Protokolü'nün 2(2). maddesindeki ifadenin, deniz ulaşım sektöründeki faaliyetlerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılması tedbirlerinde IMO'nun münhasır yetkili addedilmesini sağlamayacağı yönünde literatürde genel bir kabul vardır. Benzer kanı, aynı madde hükmünde sivil havacılık sektöründeki faaliyetlerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılması hususunda da ICAO'nun münhasır yetkili addedilmesini sağlamayacağı yönünde bir çıkarsama elde edilmesini mümkün kılabilir (Natalie L. Dobson, Cedric Ryngaert; "Provocative Climate Protection: EU "Extraterritorial" Regulation

etmek için hukuki yargılamalarda ileri sürebilmek hakkını vermek hususunda çok açık bir ifade olmadığına hükmetmiş ve 2008/101 sayılı Direktif'in Kyoto Protokolü çerçevesinde değerlendirilemeyeceğine karar vermiştir⁵¹.

Bu durum, AB müktesebatı çerçevesinde, AB uyruklu olmayan uluslararası taşıyıcılar da dahil olmak üzere, tüm hava taşıyıcılarının AB'de yerleşik havaalanlarına yapılacak tüm inişlerden veya AB'de yerleşik havaalanlarından yapılacak tüm kalkışlardan kaynaklanan emisyonların tamamını kapsayacak şekilde izin almak gerekeceğini ifade etmektedir. Örneğin Los Angeles'tan Paris'e uçuş gerçekleştirecek Amerika Birleşik Devletleri (ABD) uyruklu bir havayolu şirketi, Paris'e doğru bu faaliyetini gerçekleştirebilmesi için, sadece Fransa hava sahası üzerinde değil aynı zamanda hem ABD hava sahası üzerinde hem de Atlantik Okyanusu üzerindeki uluslararası hava sahasından geçecek olan bu uçuştan kaynaklanan emisyonları kapsayacak şekilde izin almak zorunda kalmaktadır⁵².

ABAD'ın kararında bahsedildiği üzere, Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu'nun 1. maddesi, "*sözleşmecı devletlerin, her devletin kendi bölgesi üzerindeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır egemenliği kabul ettiğini*" belirtmektedir. 2008/101 sayılı Direktif yürürlüğe girdiği tarihte, AB'ye üye tüm devletler Chicago Konvansiyonu'na taraf olup, ICAO'nun da üyesidir. Bu sebeple, üye devletler havacılığın iklim değişikliğine etkilerini hedefleyen, piyasa temelli araçlar dâhil olmak üzere, tedbirleri geliştirmeye dair ICAO'da diğer üye devletlerle çalışmayı desteklemeye devam etmesi gerekmektedir. Ancak, yukarıda da değinildiği üzere, ICAO Sivil Havacılık Çevre Koruma Komitesi'nin 2004'teki altıncı toplantısında, ICAO'nun denetimi altında yeni bir hukuki araca dayalı havacılık özelinde emisyon ticareti sisteminin yeteri kadar cazip olmadığı ve bu sebeple bu aracın takip edilmemesi gerektiği yönünde görüş bildirilmiştir⁵³. Bu çerçevede AB'nin, sivil havacılık sektöründe sera gazı emisyonlarını azaltmak için, sivil havacılık sektörünü emisyon ticareti sistemine dahil etmesi sonucunda, AB ile ICAO arasında yetki uyuşmazlığı sorunu belirmiştir.

of Maritime Emissions", **International and Comparative Law Quarterly**, Vol: 66, April 2017, pp. 295-333, p. 297, footnote. 11).

⁵¹ Case C-366/10, *Air Transport Association of America and others v Secretary of State for Energy and Climate Change*, dn. 36, paras. 73-78.

⁵² Juan Diego Martinez-Garcia, "The EC Decision to Include the Aviation Activities in the European Emissions Trading System (EU ETS): A Breach of International Law?", **International Law, Revista Colombiana de Derecho Internacional**, Vol: 10 No: 20, 2012, pp. 103-130, p. 106.

⁵³ **Directive 2008/101/EC**, par. 9.

YÜHFD Cilt: XXI Sayı:1 (2024)

2) Avrupa Birliği'nin Emisyon Ticareti Sistemini Deniz Ulaşım Sektörüne Genişletmesi Sonucunda Doğan Hukuki Sorunlar

Deniz ulaşım sektöründe ise, deniz ulaşımındaki faaliyetlerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarında ciddi artış gerçekleşmesi sebebiyle AB, deniz ulaşım faaliyetlerini sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik politikalarına entegre etme çalışmaları başlatmıştır. Bu hususta, deniz taşımacılığında karbon dioksit emisyonlarının denetlenmesi, raporlanması ve doğrulanması üzerine 23 Nisan 2009 tarihli ve 2009/29 sayılı Direktif'in önsözünün (3). paragrafında “*Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından azaltım hedeflerinde uluslararası denizcilik emisyonlarını dahil eden ve üye devletler tarafından onaylanan bir uluslararası anlaşma olmadığı takdirde veya 31 Aralık 2011 tarihine kadar Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi kanalıyla Topluluk tarafından onaylanan böyle bir anlaşma olmadığı takdirde, Komisyon'un 2013'te yürürlüğe girmek üzere yasama teklifi amacıyla, Topluluk azaltım taahhütlerine uluslararası denizcilik emisyonlarını dahil eden bir teklifte bulunacağı*” belirtilmektedir⁵⁴. Bu çerçevede hazırlanan ve yürürlüğe giren 2015/757 sayılı Tüzüğün 10. paragrafında, Birlik düzeyinde deniz ulaşım sektöründen kaynaklanan CO₂ emisyonlarını azaltmak için en uygun seçeneğin, ilk adım olarak gemilerden yakıt tüketimine dayanan CO₂ emisyonlarının denetlenmesi, raporlanması ve doğrulanması için bir sistem kurulması gerekliliği olduğu ifade edilmiştir⁵⁵.

⁵⁴ **Directive 2009/29/EC** of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 amending Directive 2003/87/EC so as to improve and extend the greenhouse gas emission allowance trading scheme of the Community (Text with EEA relevance), Official Journal of the European Union, L 140, 5.6.2009, p. 63–87, par. 3.

⁵⁵ Regulation 2015/757, par. 10. IMO'nun, deniz ulaşım sektöründen kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik olarak yeteri kadar ilerleme kat etmemesi sebebiyle AB, bu hususta, teşvik amaçlı olarak öncülük rolü üstlenmeye karar vermiş ve 2015 yılında seferin gerçekleştiği uğrama limanlarından birisinin dahi AB'de yerleşik olması durumunda, bu seferden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının AB emisyon ticareti sistemine dahil edilmesini amaçlayan tüzük çalışmalarına başlamıştır (Shuaian Wang, Lu Zhen, Harilaos N. Psaraftis, Ran Yan; “Implications of the EU's Inclusion of Maritime Transport in the Emissions Trading System for Shipping Companies”, **Engineering**, Vol: 7, 2021, pp. 554-557, p. 554). Piyasadaki diğer aktörlerden farklı olarak AB'nin almış olduğu bu kararın, uluslararası deniz ulaşım sektörüne etkisinin büyüklüğü, oldukça geniş çerçevededir. Öncelikle AB'nin ticaret hacminin büyüklüğü ve sektörde ana limanlara sahip olması, sınırları dışındaki alanları da etkileyebilecek düzeydedir. AB'ye mal ihraç etmek isteyen ülkeler de, böylece AB'nin deniz ulaşım sektöründeki faaliyetlerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik kurallarına uymak zorunda kalmaktadır (Levent Kırval, Ufuk Yakup Çalışkan; “Influence of the European Union (EU) on International Maritime
YUHFD Vol. XXI No.1 (2024)

Bu çerçevede Tüzüğün 14. paragrafında, Birlik içerisindeki tüm seferler, Birlik'te olmayan son limandan Birliğin ilk uğrama limanına gerçekleşen seferler ve bir Birlik limanından Birlik içerisinde olmayan bir diğer uğrama limanına gerçekleşen seferlerin, yüksüz seferler dahil olmak üzere, denetim amacıyla kapsam dahilinde olarak düşünülmesi gerektiği ifade edilmiştir⁵⁶. Direktif'in 2(1). maddesi uyarınca; bu Tüzüğün son uğrama limanından bir üye devletin yetkisi altındaki bir uğrama limanına veya bir üye devletin yetkisi altındaki bir uğrama limanından bir sonraki uğrama limanına ya da bir üye devletin yetkisi altındaki uğrama limanları içerisindeki seferleri sırasında salınan CO₂ emisyonları ile ilgili olarak 5.000 brüt tonajın üzerindeki gemilere uygulanacağı belirtilmiştir⁵⁷. Böylece deniz ulaşım sektöründeki AB ile üçüncü devletler arasındaki seferler de, Tüzük kapsamına dahil edilmiştir.

Ancak IMO'nun yetkileri ile uyumlaştırma çabaları da düzenlemeler haricinde bırakılmamış ve deniz taşımacılığında kaynaklanan sera gazı emisyonlarının denetlenmesi, raporlanması ve doğrulanması için IMO içerisinde uluslararası kuralların geliştirilmesini kolaylaştırmak amacıyla Komisyon, düzenli olarak IMO ve diğer ilgili uluslararası organlarla bu Tüzüğün uygulanması üzerine ilgili bilgiyi paylaşabileceği, IMO'ya ilgili önerilerde bulunabileceği ve küresel bir denetleme-raporlama-doğrulama (*monitoring-reporting-verify*=*MRV*) sistemi üzerine bir anlaşmaya varıldığında, Birliğin denetleme-raporlama-doğrulama sistemini küresel denetleme-raporlama-doğrulama sistemine yakınlaştırmak amacıyla gözden geçirebileceği ifade edilmiştir⁵⁸. İlgili husus, 2015/757 sayılı Tüzüğün 22. maddesi uyarınca da teyit edilmiştir⁵⁹. Ancak bu hususta en önemli adım,

Organization (IMO) about the Market-based Measures on Emissions”, **International Journal of Environment and Geoinformatics** Vol: 9, No: 3, 2022, pp. 146-153, p. 150).

⁵⁶ Regulation 2015/757, par. 14.

⁵⁷ Regulation 2015/757, Article 2(1).

⁵⁸ Regulation 2015/757, par. 34.

⁵⁹ Yine Direktif'in 22. maddesi uyarınca uluslararası işbirliğine dair hükümler düzenlenmiştir. Böylece;

“1. Komisyon, Antlaşmalarda belirtilen yetki dağılımına ve karar alma prosedürüne halel getirmeksizin bu Tüzüğün uygulanmasını düzenli olarak IMO'ya ve diğer ilgili uluslararası organlara bildirir.

2. Komisyon, ve ilgili olduğunda üye devletler özellikle denetleme yöntemlerinin raporlama organizasyonu ve emisyon raporlarının doğrulanmasının geliştirilmesi olmak üzere, üçüncü ülkelerle teknik değişimi devam ettirecektir.

3. Sera gazı emisyonları için küresel denetim, raporlama ve doğrulama sistemi üzerine veya deniz taşımacılığında kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltmak üzere küresel tedbirler
YÜHFD Cilt: XXI Sayı:1 (2024)

2018/410 sayılı Direktif'te atılmıştır. Direktif'te, Paris İklim Anlaşması⁶⁰'nın hedeflerini elde edebilmek için IMO veya AB'nin, 2023 yılından itibaren uluslararası denizcilik faaliyetlerinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik eylem alması gerektiği ifade edilmiştir⁶¹. IMO ise, uluslararası denizcilikten kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltmak için bir başlangıç emisyon azaltım stratejisini 2018'de kabul etmek üzere bir süreç belirlemiştir⁶². Bu başlangıç stratejisinin parçası olarak iddialı bir emisyon azaltım hedefinin kabulü, acil bir mesele haline gelmiş ve Paris İklim Anlaşması çerçevesinde uzlaşılan 2°C aşağısı hedefini elde etmede ihtiyaç duyulan çabalar için uluslararası deniz ulaşım sektörünün de dahil edilmesi gerekmiştir. Komisyon'un ise, yılda bir kez olacak şekilde, iddialı emisyon azaltım hedefine yönelik olarak IMO'da elde edilen gelişim üzerine ve sektörün Paris İklim Anlaşması çerçevesinde uzlaşılan hedefleri elde etmede ihtiyaç duyulan çabalar gereğince katkı sağlanıp sağlanmadığını tespit etmek ve ilave tedbirler sunmak üzere Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'ne rapor sunacağı ifade edilmiştir⁶³.

Her ne kadar IMO tarafından 2018 yılında, “*Initial Strategy on Reduction of Greenhouse Gas Emissions from Ships*” uygulanmaya başlamışsa da, AB bu uygulamadan elde edilen sonuçların Paris İklim Anlaşması'nın gerekliliklerini karşılamakta yetersiz olduğunu düşünmektedir. Bu çerçevede, Avrupa Yeşil Mutabakatı'nda Avrupa Komisyonu'nun deniz ulaşım alanının

üzerine bir uluslararası anlaşmaya varıldığı takdirde Komisyon, bu Tüzüğü gözden geçirecek ve uygun olduğu takdirde, bu uluslararası anlaşmaya uyum sağlamak amacıyla bu Tüzüğe değişiklik teklif edecektir.”

⁶⁰ “...küresel ortalama sıcaklıktaki artışı sanayileşme öncesindeki seviyeye göre 2°C'nin oldukça altında tutmak ve sıcaklık artışını sanayileşme öncesi dönemdeki seviyelerin 1,5°C üzeri ile sınırlandırmak için çaba göstermek ...” (6 Ekim 2021 tarihli ve 7335 sayılı kanunla uygun bulunan ve 7 Ekim 2021 tarihli ve 31621 (mükerrer) sayılı Resmî Gazete'de yayınlanan 4618 sayılı Cumhurbaşkanı Kararı ile onaylanan **Paris Anlaşması**'nın 2(1)(a) maddesi).

⁶¹ **Directive 2018/410** of the European Parliament and of the Council of 14 March 2018 amending Directive 2003/87/EC to enhance cost-effective emission reductions and low-carbon investments, and Decision (EU) 2015/1814, par. 4.

⁶² International Maritime Organisation, **Initial IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships**, ANNEX 11 RESOLUTION MEPC.304(72) (adopted on 13 April 2018), (Çevrimiçi), https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Resolution%20MEPC.304%2872%29_E.pdf, Erişim Tarihi: 9 Temmuz 2023.

⁶³ Directive 2018/410, par. 4.

da, AB emisyon ticareti sistemine dâhil edilmesini teklif edeceğini ve bu teklifin küresel düzeyde de IMO ile koordine edileceği belirtilmiştir⁶⁴.

II. Avrupa Birliği'nin Sivil Havacılık ve Deniz Ulaşım Sektörlerini Emisyon Ticareti Sistemine Dahil Etmesinden Kaynaklanan Sorunlara Çözüm Arayışına Dair Güncel Gelişmeler

AB, 2030 yılı yenilenebilir enerji hedeflerini belirlediği 2018/2001 sayılı Direktif'te sivil havacılık ve deniz ulaşım sektörlerine yönelik olarak da, önemli hükümler kabul etmiştir. Öncelikle Direktif'in 25. maddesi uyarınca; ulaşım sektöründe yenilenebilir enerjinin yaygınlaştırılması hedeflenmiş ve böylece her üye devletin, 2030 yılı ile birlikte ulaşım sektöründe nihai enerji tüketimi içerisinde yenilenebilir enerji payının en az %14 olmasını sağlamak için yakıt tedarikçileri üzerine bir yükümlülük belirlemesi gerektiğine hükmedilmiştir. Bu çerçevede, 25. maddede belirtilen ulaşım sektöründe asgari yenilenebilir enerji payı ile ilgili olarak hesaplama yapılırken, gıda ve yem bitkilerinden üretilen yakıtlar hariç olmak üzere, sivil havacılık ve denizcilik sektörlerinde tedarik edilen yakıtların payının, enerji içeriklerinin 1,2 katı olarak düşünüleceği düzenlenmiştir⁶⁵.

Güncel olarak kabul edilen ve 31 Ekim 2023 tarihli AB Resmi Gazetesi'nde yayınlanan 2023/2413 sayılı Direktif ile yukarıda belirtilen oranlarda değişiklik yapılmış ve yeni hükümler kabul edilmiştir. Böylece her üye devletin 2030 yılı ile birlikte ulaşım sektöründeki nihai enerji tüketiminde

⁶⁴ European Commission, **The European Green Deal**, p. 11. IMO'nun, "Initial Strategy on Reduction of Greenhouse Gas Emissions from Ships" uygulamasındaki vizyon, 21. yüzyılda mümkün olduğu ölçüde, uluslararası deniz ulaşım sektöründen kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılması ve kaldırılmasına dayanmaktadır. Bunun için üç iddialı hedef belirlenmiştir: Öncelikle, yeni gemiler için enerji verimliliği standartları yoluyla karbon yoğunluğunu azaltmak, ikinci olarak 2008 seviyesi ile kıyaslandığında 2050 yılı ile birlikte her bir ulaşım işi başına karbon yoğunluğunun %70 azaltılması için çaba göstermek ve son olarak, mümkün olduğunca sera gazı emisyonlarında üst noktaya vararak, emisyonları düşüşe geçirmek ve Paris İklim Anlaşması ısı hedefleriyle uyumlu bir şekilde sera gazı emisyonlarını kaldırma hedefini izlerken toplam yıllık sera gazı emisyonlarını, 2008 yılı ile kıyaslandığında 2050 yılında %50 azaltmak (International Maritime Organisation, **Initial IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships**, par. 3.1, p. 5-6. Nathan Weijland, **International Maritime Transport Emission Reductions IMO vs. EU**, Tilburg Law School – Law & Technology, the Netherlands, 21.04.2021, p. 13).

⁶⁵ **Directive (EU) 2018/2001** of the European Parliament and of the Council of 11 December 2018 on the promotion of the use of energy from renewable sources, Official Journal of the European Union, L 328, 21.12.2018, p. 82–209, Article 27(2)(c).

yenilenebilir enerji payının en az %29 olması veya üye devletler tarafından belirlenen gösterge yörüngeye göre, 27(1)(b). maddesinde belirtilen temel çizgiyle kıyaslandığında, 2030 yılı ile birlikte sera gazı yoğunluğunda en az %14,5 azalmaya yol açmasını sağlayacak şekilde yakıt tedarikçilerine yükümlülük yükleyecekleri ifade edilmiştir⁶⁶. Bu oranlar hesaplanırken, sivil havacılık ve deniz ulaşımında tedarik edilen 9. Ek'in A Bölümü'nde listelenen hammaddelerden üretilen gelişmiş biyoyakıtların ve biyogazın payı, enerji içeriklerinin 1,2 katı olarak ve sivil havacılık ve deniz ulaşımında tedarik edilen biyolojik kökenli olmayan yenilenebilir yakıtların payı ise, enerji içeriklerinin 1,5 katı olarak düşünülecektir⁶⁷.

Deniz limanına sahip olan üye devletler ise, 2030 yılı itibariyle deniz ulaşım sektörüne tedarik edilen toplam enerji miktarında biyolojik kökenli olmayan yenilenebilir yakıtların payının en az %1,2 olmasını sağlamaya çaba göstereceklerdir. Ayrıca üye devletler, 2018/1999 sayılı Tüzüğün 17. maddesi uyarınca sunulan entegre ulusal enerji ve iklim ilerleme raporlarında, sera gazı yoğunluğunun azaltılması olduğu kadar, deniz ulaşım sektörü dahil olmak üzere ulaşım sektöründe nihai enerji tüketiminde yenilenebilir enerjinin payı hakkında rapor sunmakla yükümlü kılınmıştır⁶⁸.

Böylece sivil havacılık ve deniz ulaşım sektörlerine, ulaşımda yenilenebilir enerjinin kullanılmasına yönelik olarak özel bir önem verilmiş ve sera gazı emisyonlarının azaltılması hususunda farklı bir hesaplama sistemine dahil edilmiştir. 2018/2001 sayılı Direktif'in yürürlüğe girmesinden sonra da, sivil havacılık ve deniz ulaşım sektöründeki

⁶⁶ **Directive (EU) 2023/2413** of the European Parliament and of the Council of 18 October 2023 amending Directive (EU) 2018/2001, Regulation (EU) 2018/1999 and Directive 98/70/EC as regards the promotion of energy from renewable sources, and repealing Council Directive (EU) 2015/652, Official Journal of the European Union, L Series, 31.10.2023, (Çevrimiçi), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302413, Erişim Tarihi: 13 Kasım 2023, Article 1(15). Direktif'in 1(2). maddesi uyarınca, 2018/2001 sayılı Direktif'teki hedeflerde güncelleme yapılmış ve üye devletlerin kolektif bir şekilde, Birliğin 2030 yılında brüt nihai enerji tüketiminde yenilenebilir enerji kaynaklarının payının en az %42,5 olmasını sağlayacakları ve bu oranın %45'e çıkarılabilmesi için de çaba gösterecekleri belirtilmiştir. 31 Ekim 2023 tarihli Avrupa Birliği Resmi Gazetesi'nde yayınlanan ve 2018/2001 sayılı Direktif'te değişiklik yapan 2023/2413 sayılı Direktif'in 5. maddesi uyarınca üye devletler, bu Direktif ile uyumu gerektiren kanunları, yönetmelikleri ve idari hükümleri 21 Mayıs 2025 tarihine kadar yürürlüğe koyacak ve Direktif'in 7. maddesi uyarınca ise; bu Direktif, Avrupa Birliği Resmi Gazetesi'nde yayınlanmasından itibaren yirmi gün sonra yürürlüğe girecektir.

⁶⁷ Directive 2023/2413, Article 1(17).

⁶⁸ Directive 2023/2413, Article 1(15).

faaliyetlerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik olarak çabalar, bu bölümde değinilen AB direktif ve tüzüklerinde yer edinmiş ve uluslararası bir standart oluşturma stratejisi takip edilmiştir.

A. Avrupa Birliği'nin Emisyon Ticareti Sisteminde Sivil Havacılık ile İlgili Güncel Düzenlemeleri ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün Düzenlemeleri ile Uyumlaştırma Çabaları

ICAO, Kyoto Protokolü'nün yürürlüğe girmesinden uzun bir süre sonra, Ekim 2016'da "*Uluslararası Havacılık İçin Karbon Dengeleme ve Azaltma Programı (CORSIA)*"nı kabul etmiş ve ICAO'ya üye devletlerin tüm uluslararası uçuşlardan kaynaklanan emisyonların izlenmesi, raporlanması ve doğrulanması hususundaki aşamalar ve yükümlülükleri belirlemiştir. CORSIA, deneme aşaması (2021-2023), ilk aşama (2024-2026) ve ikinci aşama (2027-2035) olmak üzere üç aşamada uygulanacaktır. Aşamalara katılım ise gönüllülük esasına tabi tutulmuştur⁶⁹. 1 Ocak 2023 tarihi itibarıyla bütün üye devletler CORSIA programına katılım sağlamışlardır⁷⁰.

ICAO'nun CORSIA programını uygulamaya başlaması ile birlikte, AB, iklim değişikliği ile mücadele çerçevesinde uluslararası sivil havacılık alanında sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik tedbirleri düzenleme yetkisini, ICAO'nun CORSIA programına uygun hale getirmek için 2003/87 sayılı Direktif'te tekrar değişikliğe gidilmesi hususunda çalışmalar başlatmıştır.

Komisyon, "*Avrupa'nın 2030 iklim hedefi için süreci hızlandırma: halklarımızın yararı için iklim nötr bir geleceğe yatırım*" bildirisinde, 1990 seviyesine göre kıyaslandığında 2030 yılı ile birlikte %55 oranında emisyon azaltımının Avrupa için ekonomik olarak öngörülebilir olduğunu ifade etmektedir⁷¹. Komisyon bu hedefin başarılması için, sivil havacılık ve

⁶⁹ ICAO, **Assembly Resolution A41-22**: Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection — Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), Article 9 (Çevrimiçi), https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/Resolution_A41-22_CORSIA.pdf, Erişim Tarihi: 9 Temmuz 2023.

⁷⁰ ICAO, **CORSIA States for Chapter 3 State Pairs**, July 2022, p. 2, (Çevrimiçi), https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA%20States%20for%20Chapter%203%20State%20Pairs_3Ed_web.pdf, Erişim Tarihi: 9 Temmuz 2023.

⁷¹ European Commission, **Stepping up Europe's 2030 climate ambition Investing in a climate-neutral future for the benefit of our people**, Brussels, 17.9.2020 COM(2020) 562 final, p. 1-2.

denizcilik sektörlerinin de dahil olduğu ulaşım alanında yenilenebilir enerji kullanımının 2015'te %6'dan, elektrikli araçların, geliştirilmiş biyoyakıtların ve diğer yenilenebilir ve düşük karbon yakıtlarının geliştirilmesi ve yerleştirilmesi ile 2030 yılında %24'e çıkarılması gerektiğini belirtmiştir. Sivil havacılık ve deniz ulaşım sektörlerinde ise, temiz hidrojenin önem kazanacağını ifade etmiştir. Bu çerçevede, *ReFuelEU Aviation* girişimi ile sivil havacılık sektöründe, *FuelEU Maritime* girişimi ile de deniz ulaşım sektöründe sürdürülebilir yakıtların üretilmesi ve artırılması hedeflenmektedir⁷².

Yine aynı belgede, konuyla bağlantılı uluslararası anlaşmaların gelişimine izin vermek için Avrupa Ekonomik Alanı'nın dışındaki ülkelere uçuşlar ile ilgili olarak AB emisyon ticareti sisteminin sivil havacılık alanında uygulanmasının durdurulduğu belirtilmiştir. Ancak Paris İklim Anlaşması çerçevesinde verilen ve tüm ekonomiyi kapsayan uluslararası taahhütler kapsamında, AB'nin, AB içindeki sivil havacılık emisyonlarını, AB emisyon ticareti sisteminde düzenlemeye devam etmesi gerektiği ifade edilmiştir. Ayrıca sivil havacılık sektöründe uluslararası işbirliğinin arzu edildiğini ve CORSIA gibi, ICAO'da müzakere edilmiş veya edilen hukuki belgelerin etkili bir eylemi teşvik etmesi gerektiği vurgulanmıştır⁷³.

Böylece, “2021 yılından itibaren küresel piyasa temelli tedbirin uygulanmasına hazırlık yapmak” amacıyla kabul edilen 2017/2392 sayılı Tüzük ile 2003/87 sayılı Direktife “28b” maddesi eklenmiştir. İlgili maddede, “ICAO'nun küresel piyasa temelli tedbirlerinin uygulanması ile ilgili olarak Komisyon'un rapor hazırlaması ve değerlendirmesi” ile ilgili hükümler düzenlenmektedir. İlgili madde hükümleri çerçevesinde Komisyon, Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'ne, 2021 yılından başlayacak şekilde emisyonlara uygulanacak küresel piyasa temelli tedbirleri uygulamak üzere, ICAO

⁷² A.g.e, p. 8-10. FuelEU Maritime girişimi, Fit for 55 paketine dahil edilerek, sera gazı emisyonları yoğunluk hedeflerini ve gemiler için yakıt standartlarını belirlemekte olup, ayrıca sektör içerisindeki yakıt vergi muafiyetlerini kaldıran Enerji Vergilendirme Direktifi ile limanlarda kıyı yanı elektriğin ve Sıvılaştırılmış Doğal Gazın ulaşılabilirliğini artırmayı hedefleyen Alternatif Yakıt Altyapısı Tüzüğü ile birlikte paketin unsurlarını oluşturmaktadır (Sotiria Lagouvardou, Harilaos N. Psaraftis; “Implications of the EU Emissions Trading System (ETS) on European container routes: A carbon leakage case study”, **Maritime Transport Research**, Vol: 3, 2022, p. 1; Junjie Dong, Jia Zeng, Yanbin Yang and Hua Wang; “A review of law and policy on decarbonization of shipping”, **Frontiers in Marine Science**, 22 November 2022, doi: <https://doi.org/10.3389/fmars.2022.1076352>, p. 5).

⁷³ European Commission, **Stepping up Europe's 2030 climate ambition Investing in a climate-neutral future for the benefit of our people**, p. 15-16.

müzakerelerindeki gelişmeler hakkında rapor hazırlayacağına hükmedilmiştir. Komisyon'un hazırlayacağı raporda, uygun olduğu ölçüde, Avrupa Ekonomik Alanı içerisindeki uçuşlar ile ilgili olarak uygulanabilir kuralları da mütalaa edeceği ve ayrıca, ICAO'nun düzenlediği küresel piyasa temelli tedbirin, biyoyakıtların kullanımına ilişkin kurallar olduğu kadar Paris İklim Anlaşması çerçevesindeki hedefler ile ilgili olarak genel iddia düzeyi, katılım düzeyi, uygulanabilirliği, şeffaflığı, emisyonların denetlenmesi, raporlanması ve doğrulanması gibi özelliklerini de değerlendireceği belirtilmiştir⁷⁴.

Komisyon 14 Temmuz 2021 tarihinde ise, AB emisyon ticareti sistemine dahil edilen sivil havacılık sektöründe uluslararası düzenlemeler ile uyumlu olacak şekilde bir değişiklik teklifinde daha bulunmuştur. Teklifin önsözünün 3. paragrafında, ICAO'nun 27 Haziran 2018 tarihinde 214. oturumunun onuncu toplantısında "*Çevrenin Korunması Üzerine Uluslararası Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar - Uluslararası Havacılık İçin Karbon Dengeleme ve Azaltma Programı (CORSIA)*"nın ilk yayını kabul ettiği ve Birlik ile üye devletlerin CORSIA'yı desteklemeye devam ederek ve deneme aşaması 2021-2023'den başlayarak CORSIA'yı uygulamayı taahhüt ettiği belirtilmiştir⁷⁵. AB, ICAO'nun CORSIA programını desteklemektedir, çünkü AB'ye üye devletlerin hepsi aynı zamanda ICAO'ya da üyedirler⁷⁶. Avrupa Birliği'nin İşleyişi Hakkında Antlaşma'nın 351. maddesi de, Antlaşmalar'daki hiçbir hükmün üye devletlerin 1 Ocak 1958'den önce veya daha sonra katılan devletler için katılım tarihlerinden önce akdedilmiş anlaşmalardan doğan hak ve yükümlülükler hâle getirmeyeceğini vurgulamaktadır⁷⁷. Bu sebeple hem ABAD'ın *Air Transport Association of America ve diğerleri* davasındaki AB'de yerleşik havaalanlarına iniş veya bu havaalanlarından kalkış yapacak olan tüm uçuşların AB emisyon ticareti

⁷⁴ **Regulation 2017/2392** of the European Parliament and of the Council of 13 December 2017 amending Directive 2003/87/EC to continue current limitations of scope for aviation activities and to prepare to implement a global market-based measure from 2021, Official Journal of the European Union, L350, 29.12.2017, p. 7-14, Article 1(7).

⁷⁵ European Commission, **Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC as regards aviation's contribution to the Union's economy-wide emission reduction target and appropriately implementing a global market-based measure**, Brussels, 14.7.2021 COM(2021) 552 final, par. 3, p. 11.

⁷⁶ ICAO, **Member States**, (Çevrimiçi), <https://www.icao.int/about-icao/pages/member-states.aspx>, Erişim Tarihi: 9 Temmuz 2023.

⁷⁷ **Avrupa Birliği Antlaşması ve Avrupa Birliği'nin İşleyişi Hakkında Antlaşma**, (Çevrimiçi), <https://www.ab.gov.tr/files/pub/antlasmalar.pdf>, Erişim Tarihi: 9 Temmuz 2023.

sistemine dahil edilmesinde Birliğin yetkili olduğu yönündeki görüşü hem de üye devletlerin aynı zamanda ICAO'ya da üye olmaları sebebiyle CORSIA çerçevesinde karbon denkleştirme ve azaltım programı yükümlülükleri de göz önünde bulundurulurken AB ve ICAO'nun sivil havacılık sektöründeki yetkilerinin belirlenmesi de önem arz etmektedir.

İklim nötrlük yolunda AB'nin 2030 iklim hedefinin gerçekleştirilmesi için "Fit for 55" paketinde havacılık sektörü emisyonlarını küresel çapta ele almak amacıyla CORSIA'nın, AB Emisyon Ticaret Sistemi Direktifi aracılığıyla uygulamaya konulacağı ve AB'nin bu amaçla ICAO ile birlikte çalışacağı da vurgulanmıştır⁷⁸. Bu çalışmaların yanı sıra, *ReFuelEU Aviation* çerçevesinde; AB havaalanlarında yüklenen mevcut jet yakıtlarına yakıt tedarikçilerinin gittikçe artan bir şekilde yüksek oranda sürdürülebilir havacılık yakıtı karışımlarının zorunlu tutulması ve sentetik yakıtların kullanımının teşvik edilmesi hususunda Komisyon'un çağrısı da paket çerçevesinde ele alınan konulardandır⁷⁹. *ReFuelEU Aviation* çerçevesinde gerçekleştirilen bu çalışmalar son halini almış ve 2023/2405 sayılı Tüzük, 31 Ekim 2023 tarihli AB Resmi Gazetesi'nde yayınlanmıştır⁸⁰. Tüzük'te zorunlu sürdürülebilir havacılık yakıtları oranları belirlenmiştir. Böylece bir önceki raporlama döneminde yolcu trafiğinin 800.000 yolcudan fazla olduğu veya yük trafiğinin 100.000 tondan fazla olduğu Birlik havaalanlarındaki havacılık işletmelerine tedarik edilen bütün havacılık yakıtlarında, havacılık yakıt tedarikçilerine, yenilenebilir hidrojen ve düşük karbon havacılık yakıtlarından sağlanmak üzere, 1 Ocak 2025 yılından itibaren her yıl en az %2, 1 Ocak 2030 tarihinden itibaren her yıl en az %6, 1 Ocak 2035 yılından itibaren her yıl en az %20, 1 Ocak 2040 yılından itibaren her yıl en az %34, 1 Ocak 2045 yılından itibaren her yıl en az %42 ve 1 Ocak 2050 yılından itibaren ise her yıl en az %70 sürdürülebilir havacılık yakıtını sağlama

⁷⁸ European Commission, 'Fit for 55': delivering the EU's 2030 Climate Target on the way to climate neutrality, Brussels, 14.7.2021 COM(2021) 550 final, p. 9.

⁷⁹ A.g.e, p. 8.

⁸⁰ **Regulation (EU) 2023/2405** of the European Parliament and of the Council of 18 October 2023 on ensuring a level playing field for sustainable air transport (ReFuelEU Aviation), Official Journal of the European Union, 31.10.2023, (Çevrimiçi), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302405, Erişim Tarihi: 13 Kasım 2023. Tüzüğün 18. maddesi uyarınca; Tüzük, AB Resmi Gazetesi'nde yayınlandığı tarihten yirmi gün sonra yürürlüğe girecek ve 1 Ocak 2024 tarihi itibarıyla uygulanmaya başlayacaktır.

zorunluluğu getirilmektedir⁸¹. Ayrıca Tüzüğün 17(6). maddesi uyarınca, ICAO tarafından sürdürülebilir havacılık yakıtlarının artırılmasına dair olası bir politika çerçevesine uygun olarak 1 Ocak 2027 tarihinde ve sonrasında da her dört yılda bir hazırlanacak olan Komisyon raporunda Tüzüğün değiştirilmesinin öngörülebileceği de ifade edilmektedir.

Böylece AB'nin, bir yandan üye devletlerin aynı zamanda ICAO'ya da üye olmaları sebebiyle CORSIA programını AB emisyon ticareti sisteminin ve AB hukukunun bir enstrümanı haline getirerek yasalaştırmak hem de sürdürülebilir havacılık yakıtlarının kullanılmasını teşvik ederek sivil havacılık sektöründe artışlarını sağlamak hususunda yasal düzlemde önemli çabalar sarf ettiği görülmektedir.

AB düzenlemelerini uluslararası düzenlemeler ile uyumlaştıran bir diğer adım daha atılmış ve Komisyon'un 2003/87 sayılı Direktif te değişiklik yapılmasına yönelik olarak sunduğu teklif kabul edilerek, “*sivil havacılığın Birliğin tüm ekonomiyi kapsayan azaltım hedefine katkısı ve küresel piyasa temelli tedbirin uygun bir şekilde yürütülmesine dair, 2003/87/EC sayılı Direktifi değiştiren 10 Mayıs 2023 tarihli 2023/958 sayılı Direktif*”, 16 Mayıs 2023 tarihli ve L 130/115 sayılı Avrupa Birliği Resmi Gazetesi'nde yayımlanmıştır⁸².

İlgili Direktif'in önsözünün 24. paragrafı uyarınca, ABİHA'nın 191(1). maddesinin Birliğin çevre politikasının iklim değişikliği ile mücadelede uluslararası düzeyde tedbirleri teşvik etmeye katkıda bulunacağına düzenlendiği ve böylece Birlik ile üye devletlerin, kendi yetkileri çerçevesinde üçüncü ülkelerle ve yetkili uluslararası kuruluşlarla işbirliği yapması gerektiği ifade edilmiştir. Bu hedeflerin aynı zamanda ICAO'nun CORSIA programının gelişimi ile de ilgili olduğu belirtilmiştir⁸³. Direktif'in 1(10). maddesi ile 28a ve 28b maddelerinde değişiklik gerçekleştirilmiştir. Böylece yeni düzenlemelerde bazı önemli hususlar kabul edilmiştir.

2023/958 sayılı Direktif ile, 2003/87 sayılı Direktif'in 28a. maddesi “*ICAO'nun küresel piyasa temelli tedbirlerinin zorunlu uygulamasının öncesinde uygulanabilir değişiklikler*” başlıklı olarak düzenlenerek, öncelikli

⁸¹ A.g.e, Article 4(1) and Annex I. Ek I'de sürdürülebilir havacılık yakıtının içeriğinde bulunması gereken asgari sentetik yakıt oranları da düzenlenmiştir.

⁸² **Directive 2023/958** of the European Parliament and of the Council of 10 May 2023 amending Directive 2003/87/EC as regards aviation's contribution to the Union's economy-wide emission reduction target and the appropriate implementation of a global market-based measure, Official Journal of the European Union, L 130, 16.5.2023, p. 115–133.

⁸³ Directive 2023/958, par. 24.

yapılabilecek eylemler ele alınmıştır. Bu çerçevede; üye devletler, aşağıdaki hususlar ile ilgili olarak havayolu işletmelerine karşı herhangi bir eylem almayacaklardır:

“(a) 1 Ocak 2021 ile 31 Aralık 2026 tarihleri arasında, her bir takvim yılında Birleşik Krallık ve İsviçre’de yerleşik olan havaalanlarındaki uçuşlar hariç olmak üzere, Avrupa Ekonomik Alanı dışında yerleşik olan havaalanlarına veya bu havaalanlarından gerçekleştirilecek uçuşlardaki tüm emisyonlar;

(b) 1 Ocak 2013 ile 31 Aralık 2023 tarihleri arasında, Avrupa Birliği’nin İşleyişi Hakkında Antlaşma’nın 349. maddesinin⁸⁴ kapsamı dahilinde çevre dışı bölgelerde yerleşik bir havaalanı ile Avrupa Ekonomik Alanı’nın bir diğer bölgesinde yerleşik bir havaalanı arasında gerçekleşen uçuşlardaki tüm emisyonlar.”⁸⁵

Ayrıca 2023/958 sayılı Direktif ile, 2003/87 sayılı Direktif’in 28b maddesi olarak ise “ICAO’nun küresel piyasa temelli tedbirlerinin uygulanması ile ilgili olarak Komisyon’un raporlaması ve denetimi” başlıklı olarak düzenlenmiş olup, bu çerçevede 1 Ocak 2027 tarihinden önce ve sonrasında da her üç yılda bir Komisyon’un, 2021 yılından itibaren emisyonlara uygulanmak üzere küresel piyasa temelli tedbirleri uygulamak için ICAO müzakerelerindeki gelişmeler üzerine Avrupa Parlamentosu ve Konseyi’ne rapor hazırlayacağına hükmedilmiştir. Aynı maddenin 2. paragrafı uyarınca ise, 1 Temmuz 2026 ile birlikte Komisyon, biyoyakıtların kullanımına ilişkin kurallar olduğu kadar Paris İklim Anlaşması çerçevesindeki hedefler ile ilgili olarak genel iddia düzeyi, CORSIA kapsamında denkleştirmeye katılım düzeyi, uygulanabilirliği, şeffaflığı, emisyonların denetlenmesi, raporlanması ve doğrulanması gibi hususlarda, ICAO’nun küresel piyasa temelli

⁸⁴ “Guadeloupe, Fransız Guyanası, Martinik, Réunion, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Azor Takımadaları, Madeira Takımadaları ve Kanarya Adaları’nın, uzaklıkları, ada oluşları, küçük yüzölçümleri, zorlu topoğrafyaları ve iklimleri, ekonomik olarak az sayıda ürüne bağımlı olmaları gibi, sürekli oluşları ve bir araya gelmeleri gelişmelerini ciddi olarak etkileyen faktörlerle ağırlaşan yapısal nitelikteki sosyal ve ekonomik durumlarını göz önünde bulundurarak, Konsey, Komisyon’un önerisi üzerine ve Avrupa Parlamentosu’na danıştıktan sonra, özellikle Antlaşmalar’ın, ortak politikalar da dahil, bu bölgelere uygulanmasının koşullarını belirlemeyi amaçlayan spesifik tedbirler kabul eder. Bu spesifik tedbirlerin, Konsey tarafından özel yasama usulü uyarınca kabul edilmesi durumunda da, Konsey, Komisyon’un önerisi üzerine ve Avrupa Parlamentosu’na danıştıktan sonra hareket eder.” (Avrupa Birliği Antlaşması ve Avrupa Birliği’nin İşleyişi Hakkında Antlaşma, (Çevrimiçi), <https://www.ab.gov.tr/files/pub/antlasmalar.pdf>, Erişim Tarihi: 9 Temmuz 2023).

⁸⁵ Directive 2023/958, Article 1(10).

tedbirlerinin çevresel bütünlüğünü değerlendirecek ve raporunu 1 Temmuz 2026 tarihinde yayınlacaktır. Komisyon bu raporunu, uygun olduğu takdirde, 2003/87 sayılı Direktifi Paris İklim Anlaşması ısı hedefi, 2030 için Birliğin tüm ekonomiyi kapsayan sera gazı emisyon azaltımı taahhüdü ve en geç 2050 ile birlikte iklim nötrlüğü elde etme hedefi ile ve Birliğin iklim eyleminin çevresel bütünlüğünü ve etkililiğini korumak amacıyla uyumlu olacak şekilde değiştirmek üzere, bir yasama teklifi ile birlikte hazırlayacaktır. Bu teklif, eğer 2. paragrafta belirtilen rapor, aşağıda ifade edilen hususları gösterdiği takdirde, Ocak 2027'den itibaren Avrupa Ekonomik Alanı'ndaki devletlerde yerleşik havaalanlarından Avrupa Ekonomik Alanı'nın dışında yerleşik havaalanlarına kalkış yapan uçuşlara AB emisyon ticareti sisteminin uygulanmasını dahil edecek ve Avrupa Ekonomik Alanı'nın dışında yerleşik havaalanlarından iniş yapan uçuşları ise hariç bırakacaktır:

“(a) Paris İklim Anlaşması hedeflerini karşılamaya yönelik olarak, 31 Aralık 2025 tarihi itibarıyla ICAO Genel Kurulu, uzun vadeli küresel istekli hedefi elde etme ile paralel olarak CORSIA'yı güçlendirmedeği takdirde; veya

(b) 25a(3). maddeye⁸⁶ göre kabul edilen uygulama düzenlemesinde listelenen devletlerin, en güncel ulaşılabilir veri kullanılarak, uluslararası sivil havacılık emisyonlarının %70'inden daha azını temsil etmesi halinde.”

Yukarıda yer alan (a) ve (b) alt bentlerinde belirtilen koşullar karşılanmadığı takdirde, teklif, Avrupa Ekonomik Alanı içindeki uçuşlara, İsviçre'ye ve Birleşik Krallığa uçuşlara ve 25a(3). maddeye göre kabul edilen uygulama kanununda listelenmeyen devletlere olan uçuşlara AB emisyon ticareti sistemini uygulamaya devam edecek şekilde bu Direktif'te değişiklik gerçekleştirilecektir⁸⁷.

Yeni düzenlemelerdeki hükümler ele alındığında, AB müktesebatında her ne kadar, sivil havacılık faaliyetlerinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına dair ICAO'nun CORSIA uygulamalarıyla uyumlu olacak şekilde gerekli düzenlemeleri gerçekleştirme gayesi güdülse

⁸⁶ Aynı Direktif ile 2003/87 sayılı Direktif'in 25(a)(3) maddesi olarak konulan hükümde Komisyon'un; 2021-2023 için 2019 yılı referans hattı ile 2024 yılından itibaren her yıl için 2019 emisyonlarının %85'i referans hattı olacak şekilde, bu Direktif'in amaçları doğrultusunda CORSIA'nın uygulanmasında düşünülecek Avrupa Ekonomik Alanı (AEA) ülkeleri, İsviçre ve Birleşik Krallık'tan başka diğer devletleri de listeleyen bir uygulama düzenlemesi kabul edecektir.

⁸⁷ Directive 2023/958, Article 1(10).

YÜHFD Cilt: XXI Sayı:1 (2024)

de, ICAO'nun CORSIA uygulamalarının istenilen sonuçları elde etmede verimli olmayacağına saptanması halinde AB'nin, emisyon ticareti sistemini kısmen de olsa AB'de yerleşik havaalanlarından AB dışına gerçekleştirilecek uçuşlara uygulayacağı yönünde stratejisini saklı tuttuğu sonucu ortaya çıkmaktadır.

B. Avrupa Birliği'nin Emisyon Ticareti Sisteminde Deniz Ulaşım Sektörü ile İlgili Güncel Düzenlemeleri ve Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Düzenlemeleri ile Uyumlaştırma Çabaları

Komisyon, sivil havacılık sektörü ile ilgili olarak 2003/87 sayılı Direktif'te değişiklik yapılması teklifine benzer şekilde deniz ulaşım sektöründe de 14 Temmuz 2021 tarihli ve “deniz ulaşımında yenilenebilir ve düşük karbon yakıtların kullanılması üzerine” başlıklı Tüzük değişikliği teklifinde bulunmuştur. İlgili Tüzüğün nihai hali, (“Deniz ulaşım faaliyetlerinin AB Emisyon Ticareti Sistemi'ne dahil edilmesini ve ek sera gazı emisyonlarının ve ek gemi türlerinden emisyonların denetlenmesi, raporlanması ve doğrulanmasını sağlamak için 2015/757 sayılı Tüzükte değişiklik yapan 10 Mayıs 2023 tarihli, 2023/957 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Tüzüğü”), 16 Mayıs 2023 tarihli ve L 130/105 sayılı AB Resmi Gazetesi'nde yayımlanmıştır⁸⁸.

Tüzükte ifade edildiği üzere, 2021/1119 sayılı Avrupa İklim Kanunu ile oluşturulan emisyon azaltımlarını elde etmek için ekonominin tüm sektörlerinin katkıda bulunmasına ihtiyaç olduğu, Paris İklim Anlaşması'nın hedeflerine olduğu kadar Birliğin artırılmış iklim hedeflerine deniz ulaşım faaliyetlerinin de kendi katkısını sağlaması amacıyla 2015/757 sayılı Tüzüğün değiştirilmesi ihtiyacının doğduğu belirtilmiştir⁸⁹. Tüzüğün 1. maddesine getirilen değişiklik uyarınca Tüzük, uygun maliyetli bir şekilde deniz taşımacılığında kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasını teşvik etmek için, sera gazı emisyonlarının ve bir üye devletin yetkisi altındaki limanlardan kalkan veya bu limanlara varan ya da bu limanlar

⁸⁸ **Regulation (EU) 2023/957** of the European Parliament and of the Council of 10 May 2023 amending Regulation (EU) 2015/757 in order to provide for the inclusion of maritime transport activities in the EU Emissions Trading System and for the monitoring, reporting and verification of emissions of additional greenhouse gases and emissions from additional ship types, Official Journal of the European Union, L 130, 16.5.2023, p. 105–114.

⁸⁹ Regulation (EU) 2023/957, par. 8.

içerisindeki gemilerden diğer ilgili bilgilerin doğru şekilde denetlenmesi, raporlanması ve doğrulanması için kuralları belirlemektedir⁹⁰.

Tüzüğün 2(1). maddesinde⁹¹ ise değişiklik yapılarak; Tüzüğün bir üye devletin yetkisi altındaki uğrama limanları içerisinde olduğu kadar, son uğrama limanından bir üye devletin yetkisi altındaki bir uğrama limanına ve bir üye devletin yetkisi altındaki son uğrama limanından bir başka uğrama limanına ticari amaçlı kargo ve yolcu taşımacılığı için seferleri sırasında salınan sera gazı emisyonları ile ilgili olarak 5.000 brüt tonaja sahip gemilere uygulanacağı belirtilmiştir. Ayrıca bu hüküm 1 Ocak 2025 tarihi itibarıyla, 5.000 brüt tonajdan küçük ancak 400 brüt tonajdan büyük kargo gemilerine ve açık deniz gemilerine ve ayrıca 5.000 brüt tonajdan ve yukarısında olan açık deniz gemilerine de uygulanacaktır. Bu Tüzük kapsamına alınan sera gazları ise karbon dioksit (CO₂) ve 2024 yılından itibaren salınan emisyonlarla ilgili olarak metan (CH₄) ve azot oksit (N₂O) olarak belirlenmiştir⁹². Bu madde hükmü ile seferleri sırasında sera gazı emisyonlarından dolayı Tüzük kapsamına giren gemi türleri genişletilmiş olmaktadır.

Tüzüğün 5(2). maddesine de aşağıda belirtilen hüküm getirilmiştir:

“Komisyon, bu Tüzük kapsamında, açık denizdeki gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının dahil edilmesi olduğu kadar, CH₄ ve N₂O emisyonlarının dahil edilmesini de dikkate almak için, bu Tüzüğün I ve II numaralı eklerini⁹³ değiştirmek ve bu ekleri bu Direktifin 14(1). maddesi çerçevesinde kabul edilen uygulama yönetmelikleri ile ilgili uluslararası kurallar ve uluslararası ve Avrupa standartları ile uygun hale getirmek için bu Tüzüğün 23. maddesi uyarınca yetki devrine dayanan yasal eylem kabul etmeye yetkilendirilmiştir”⁹⁴. Bu madde hükmünden de anlaşılacağı üzere, açık denizdeki gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının uluslararası standartlara uyum sağlamak hususu, deniz ulaşım sektöründeki faaliyetlerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılması hedefine dayalı AB stratejisinin kapsamı dahilindedir.

⁹⁰ Regulation (EU) 2023/957, Article 1(3).

⁹¹ Bkz.: Dipnot 47.

⁹² Regulation (EU) 2023/957, Article 1(4).

⁹³ 2015/757 sayılı Tüzüğün I numaralı ekinde CO₂ emisyonlarının denetlenmesine dair metodlar öngörülmüşken, II numaralı ekinde ise diğer ilgili bilgilerin denetlenmesine dair hükümler öngörülmüştür.

⁹⁴ Regulation (EU) 2023/957, Article 1(7).

Deniz ulaşım sektöründeki faaliyetlerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının AB emisyon ticareti sistemine dahilini de kapsayan bir diğer güncel düzenleme ise, 10 Mayıs 2023 tarihli ve 2023/959 sayılı Direktif'tir⁹⁵. İlgili Direktif ile, deniz ulaşım faaliyetleri ile ilgili olarak 2003/87 sayılı Direktif'in 3ga maddesi olarak yeni bir hüküm yerleştirilmiştir. Bu hüküm ile; deniz ulaşım faaliyetleri ile ilgili olarak izinlerin tahsisi ve feragat gerekliliklerinin uygulanmasında şu yöntem uygulanacaktır:

- ➔ bir üye devletin yetkisi altındaki bir uğrama limanından ayrılan ve üye devletlerin yetkisi dışında bir limana varan seferleri gerçekleştiren gemilerden kaynaklanan emisyonların yüzde ellisi (%50),
- ➔ üye devletlerin yetkisi dışındaki bir uğrama limanından ayrılan ve bir üye devletin yetkisi altındaki bir limana varan seferleri gerçekleştiren gemilerden kaynaklanan emisyonların yüzde ellisi (%50),
- ➔ bir üye devletin yetkisi altındaki bir uğrama limanından ayrılan ve başka bir üye devletin yetkisi altındaki bir limana varan seferleri gerçekleştiren gemilerden kaynaklanan emisyonların yüzde yüzü (%100),
- ➔ bir üye devletin yetkisi altındaki bir uğrama limanı içerisindeki gemilerden kaynaklanan emisyonların⁹⁶ yüzde yüzü (%100).

İlgili madde hükmünden de görüleceği üzere, AB deniz ulaşım sektöründeki faaliyetlerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının

⁹⁵ **Directive 2023/959** of the European Parliament and of the Council of 10 May 2023 amending Directive 2003/87/EC establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union and Decision (EU) 2015/1814 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading system, Official Journal of the European Union, L 130, 16.5.2023, p. 134–202. İlgili Direktif ile, 2003/87 sayılı Direktif'in 1(2). maddesi değiştirilmiş ve Direktifin “*tehlikeli iklim değişikliğinden kaçınmak için bilimsel olarak gerekli olduğu düşünülen azaltımların derecesine katkı sağlamak ile ilgili olarak, sera gazı emisyonlarında azaltımın artırılmasını sağladığı ve Birliğin iklim nötrlük hedefi ile Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 2021/1119 sayılı Tüzüğünde belirtilen iklim hedeflerinin ve böylece Paris İklim Anlaşması'nın amaçlarının elde edilmesine katkıda bulunduğu*” belirtilmiştir.

⁹⁶ Bir uğrama limanı içerisindeki gemilerin faaliyetlerinden kaynaklanan sera gazları emisyonlarının azaltılmasının da Direktif kapsamına dahil edilmesinin temelinde, elde edilen bilimsel bulgular bulunmaktadır. Yapılan çalışmada, uğrama limanlarının üzerindeki hava tabakasında yoğun olarak küresel ısınmaya sebep olan CO₂'nin yanı sıra, insan sağlığına zararlı olan NO_x, SO₂ ve solunabilir partiküllerin bulunduğu tespit edilmiştir (Dong, Zeng, Yang and Wang; **a.g.e**, p. 2).

azaltılmasında sadece AB’de bulunan uğrama limanları arasındaki gemi seferleri değil, ayrıca AB dışındaki bir uğrama limanından AB’de yerleşik bir uğrama limanına ve AB’de yerleşik bir uğrama limanından AB dışındaki bir uğrama limanına gerçekleştirilen seferler de dahil edilmiştir. 2023/957 sayılı Tüzüğün üye devletlerde yerleşik bulunmayan limanlardan üye devletlerde yerleşik limanlara gerçekleştirilecek deniz ulaşım seferlerini de AB ETS’ye dahil etmesi sonucu, Türk denizcilik sektörü de bu düzenlemelerden etkilenecektir⁹⁷. 1 Ocak 2024 tarihinden sonra ilk defa AB ETS kapsamına girecek gemiler için yetkili idari makam, ilgili geminin bir üye devletin yetkisi altındaki limana ilk uğramasından itibaren dört ay içerisinde sunulan izleme raporunu onaylayacaktır⁹⁸. Ayrıca 2023/959 sayılı Direktif hükümleri gereğince, Türkiye’de kayıtlı bir denizcilik şirketi, önceki dört denetleme yılı boyunca gerçekleştirdiği seferlerden, limanlarına ortalama en çok ziyarette bulunduğu AB üye devletin idari makamına izleme ve raporlama yükümlülüğüne tabi olacaktır⁹⁹.

Böylece AB’nin, sivil havacılık sektöründeki stratejisini, Türkiye dahil üçüncü ülkeleri de etkileyecek şekilde deniz ulaşım sektöründe de uygulamakta olduğu görülmektedir¹⁰⁰. AB, ICAO’nun 2004’teki kararında emisyon ticareti sistemini yetersiz bulması üzerine 2008/101 sayılı Direktifi kabul ederek, AB’de yerleşik havaalanlarına veya AB’de yerleşik havaalanlarından gerçekleştirilen uçuş seferlerinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını AB emisyon ticareti sistemine dahil etmiş ve ICAO’nun CORSIA programını kabul etmesi sonucunda, CORSIA programı ile uyumlu olacak şekilde 2023/958 sayılı Direktifi kabul ederek 2003/87 sayılı

⁹⁷ Hakan Tunahan, Ayşegül Karataş, Büşra Garip, Gülenay Atakan; “Avrupa Yeşil Mutabakatı 55’e Uyum: Türk Lojistik Sektörü Üzerine İnceleme”, **Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi**, Cilt:22 No:1, 2023, s. 225-255, s. 250.

⁹⁸ Regulation 2023/957, Article 1(8)(c).

⁹⁹ Directive 2023/959, Article 3gd, 3ge ve 3gf(1)(b).

¹⁰⁰ Nathan Weijland, **International Maritime Transport Emission Reductions IMO vs. EU**, Tilburg Law School – Law & Technology, the Netherlands, 21.04.2021, p. 38. George Dikaios, Spyros Blavoukos; “Influencing the International Transport Regime Complex: The EU’s Climate Action in ICAO and IMO”, **Politics and Governance**, Vol: 11, Issue: 2, 2023, pp. 62-71, p. 67-68. Deniz ulaşım sektöründeki faaliyetlerin de AB emisyon ticareti kapsamına alınması sadece Avrupa Ekonomik Alanı ile ilgili olarak emisyonların durdurulmasına yönelik olarak önemli bir adım olarak kalmamakta, aynı zamanda uluslararası eylem açısından da, aynen sivil havacılık sektöründe olduğu gibi, önemli bir örnek oluşturmaktadır (Lighthouse Swedish Maritime Competence Centre, **Including maritime transport in the EU Emission Trading System – addressing design and impacts**, Sweden, Lighthouse Reports, 2020, p. 38).

YÜHFD Cilt: XXI Sayı:1 (2024)

Direktif'te değişiklik gerçekleştirmişti. AB, deniz ulaşım sektörü ile ilgili olarak da, IMO'nun uluslararası bir düzenleme yapma ve bu düzenleme ile uyum sağlama stratejisini, 2023/959 sayılı Direktif'te göz ardı etmiş değildir. 2023/959 sayılı Direktif ile, 2003/87 sayılı Direktif'te 3gg maddesinin 1. paragrafına bu husus eklenmiştir. Böylece; IMO tarafından deniz ulaşım sektöründen kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltmak için küresel piyasa temelli bir tedbirin kabul edilmesi halinde Komisyon, kabul edilen tedbirin ışığında Direktifi tekrar gözden geçirecektir. Bu amaçla Komisyon, böyle bir küresel piyasa temelli tedbirin kabulünden itibaren onsekiz ay içerisinde ve faaliyete geçmesinden önce Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'ne rapor sunacaktır. Bu raporda Komisyon, aşağıdakilerle ilgili olarak küresel piyasa temelli tedbiri gözden geçirecektir:

- (a) Paris İklim Anlaşması'nın amaçları ışığında iddia düzeyi;
- (b) deniz ulaşım sektörünü kapsayan bu Direktif'in hükümleri ile mukayesesi de dahil olmak üzere, genel çevresel bütünlüğü; ve
- (c) AB emisyon ticareti sistemi ve bu tedbir arasındaki uyum ile ilgili olarak tüm konular.

Uygun olduğunda Komisyon, küresel piyasa temelli tedbir ile AB emisyon ticareti sistemi arasındaki uyumu sağlamak amacıyla, hazırlayacağı rapor ile birlikte, Birliğin 2030 iklim hedefi ve 2021/1119 sayılı Tüzük'te belirtilen iklim nötrlük hedefi ve çevresel bütünlük ile Birliğin iklim eyleminin etkililiği ile uyumlu olacak bir şekilde Direktifi değiştirmek amacıyla bir yasama teklifinde bulunabilecektir¹⁰¹.

2023/959 sayılı Direktif ile birlikte, 2003/87 sayılı Direktife eklenen 3gg maddesinin ikinci paragrafında ise IMO'nun, 2028 yılına kadar Paris İklim Anlaşması'nın hedefleri doğrultusunda ve en azından 2003/87 sayılı Direktif çerçevesinde alınan Birlik tedbirlerinden doğan sonuçlara mukayese edilebilecek seviyede, deniz ulaşım sektöründen kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltmak amacıyla küresel piyasa temelli bir tedbir kabul etmezse; Komisyon'un, Paris İklim Anlaşması'nın hedefleri ışığında bir üye devletin yetkisi altındaki bir uğrama limanı ile üye devletlerin yetkisi altında olmayan uğrama limanı arasında sefer gerçekleştiren gemilerden kaynaklanan emisyonların yüzde ellisinden (%50) daha fazla olması ile ilgili olarak izin tahsislerinin ve feragat gerekliliklerinin uygulanması ihtiyacını da gözden geçiren bir raporu Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'ne sunacağına hükmedilmiştir¹⁰².

¹⁰¹ Directive 2023/959, Article 1(7).

¹⁰² Directive 2023/959, Article 1(7).

2023/959 sayılı Direktif'in yürürlüğe girmesinden çok kısa bir süre sonra IMO, 7 Temmuz 2023 tarihinde aldığı karar ile “*Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılması Üzerine 2023 IMO Stratejisi*”ni kabul etmiştir¹⁰³. Böylece ilgili stratejide, uluslararası deniz taşımacılığının ortalaması olarak taşıma işi başına, CO₂ oranını, 2008 ile kıyaslandığında 2030 ile birlikte en az %40 oranında azaltmak hedef olarak belirtilmiştir. Ayrıca, Paris İklim Anlaşması'nın 2. maddesinde belirtilen uzun vadeli ısı hedefi ile uyumlu şekilde sera gazı emisyonlarını aşamalı olarak azaltmaya yönelik çaba sarf ederken, farklı ulusal koşulları dikkate alarak, uluslararası deniz taşımacılığında kaynaklanan sera gazı emisyonlarında mümkün olan en kısa sürede üst düzeyi yakalayarak, 2050 yılında veya 2050 yılı civarında sera gazı emisyonlarını net-sıfıra ulaştırmak da, önemli bir hedef olarak yer almaktadır¹⁰⁴. 1 Ocak 2026 tarihi ile birlikte orta vadeli tedbirlerin kabulü ve tedbirlerin kabulünden on altı ay sonra da tedbirlerin yürürlüğe girişi, anahtar aşamalar olarak belirlenmiştir¹⁰⁵. Orta vadeli tedbirler ise, denizcilikte kullanılan yakıtların sera gazı emisyonlarının yoğunluğunun aşamalı olarak azaltılmasını düzenleyen hedef temelli denizcilik yakıt standardı olarak teknik unsur ve denizcilik sera gazı emisyonlarının fiyatlandırılması mekanizması temelinde ekonomik unsurdan oluşacaktır¹⁰⁶.

Ayrıca *FuelEU Maritime* girişimi çerçevesinde gerçekleştirilen çalışmalar da son halini almış ve 2023/1805 sayılı Tüzük, 22 Eylül 2023 tarihli AB Resmi Gazetesi'nde yayınlanmıştır¹⁰⁷. Tüzük, üye devletlerin yetkisi altındaki limanlardan ayrılan, bu limanlara varan veya bu limanlar içerisinde kalan gemiler¹⁰⁸ tarafından gemide kullanılan enerjinin sera gazı

¹⁰³ International Maritime Organisation, **2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions From Ships**, Resolution MEPC.377(80) Adopted on 7 July 2023, (Çevrimiçi), <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/annex/2023%20IMO%20Strategy%20on%20Reduction%20of%20GHG%20Emissions%20from%20Ships.pdf>, Erişim Tarihi: 28 Ağustos 2023.

¹⁰⁴ Ibid, p. 6.

¹⁰⁵ Ibid, p. 11-12.

¹⁰⁶ Ibid, p. 7-8.

¹⁰⁷ **Regulation (EU) 2023/1805** of the European Parliament and of the Council of 13 September 2023 on the use of renewable and low-carbon fuels in maritime transport, and amending Directive 2009/16/EC, Official Journal of the European Union, L 234/48, 22.09.2023, p. 48-100. 2023/1805 sayılı Tüzüğün 32. maddesi uyarınca; Tüzük, 1 Ocak 2025 tarihinden itibaren uygulanacaktır.

¹⁰⁸ Tüzük kapsamına dahil olacak gemilere, Tüzük'te açıklık getirilmiştir. Böylece Tüzük, bayrağı dikkate alınmaksızın, ticari amaçlarla yolcu veya kargo taşıma amacına hizmet eden *YÜHFD Cilt: XXI Sayı:1 (2024)*

yoğunluğuna sınırlama getirmek ve bu limanlarda on-shore güç kaynağı veya sıfır emisyon teknolojisinin kullanılması yükümlülüğü getirmeye yönelik yeknesak kuralları düzenlemektedir. Bu hedefi başarmak için, deniz ulaşımının düzgün işlenmesini sağlarken, yenilenebilir ve düşük karbon yakıtlar ile sürdürülebilir teknolojilerin artırılmasına yönelik mevzuatta kesinliği yaratırken, ve iç piyasada bozulmalardan kaçınırken aynı zamanda en geç 2050 yılı ile birlikte Birlik düzeyinde iklim nötrlüğe ulaşma hedefiyle uyumlu olarak Birlik boyunca deniz ulaşımında yenilenebilir ve düşük karbon yakıtları ile alternatif enerji kaynaklarının istikrarlı bir şekilde kullanılmasını artırmanın gerekli olduğu belirtilmektedir¹⁰⁹. Tüzükte gemiler tarafından kullanılan yakıtların sera gazı yoğunlukları üzerine bir tavan sınır belirlenmekte olup, 2025 yılı için %2, 2030 yılı için %6, 2035 yılı için %14,5, 2040 yılı için %31, 2045 yılı için %62 ve 2050 yılı için %80 oranında sera gazı emisyonlarının azaltılması öngörülmektedir¹¹⁰. Tüzüğün bir diğer önemli maddesi ise, gemiler tarafından gemide kullanılan enerji için küresel bir sera gazı yakıt standardına veya küresel sera gazı yoğunluk limitlerine yönelik IMO tarafından bir düzenlemenin kabul edilmesi halinde, Komisyon'un, gecikme olmaksızın, Avrupa Parlamentosu'na ve Konsey'e rapor sunacağına dair hükümdür. Raporunda Komisyon, Paris İklim Anlaşması'nın hedefleri ve düzenlemenin genel çevresel bütünlüğü ışığında iddia düzeyi ile ilgili olarak küresel tedbiri inceleyecektir. Ayrıca uluslararası düzey olduğu kadar, Birlik'teki deniz ulaşımından kaynaklanan sera gazı emisyonlarına mükerrer düzenlemeden kaçınma ihtiyacı da dahil olacak şekilde, 2023/1805 sayılı Tüzüğü bu küresel tedbirle uyumlaştırma hususunu da gözden geçirecektir. Uygun olduğu takdirde, Komisyon tarafından

5.000 brüt tonajın yukarısında olan bütün gemilere, aşağıda belirtilen hususlar ile ilgili olarak uygulanacaktır:

- (a) bir üye devletin yetkisi altındaki uğrama limanı içerisinde buldukları süre boyunca kullanılan enerji,
- (b) bir üye devletin yetkisi altındaki uğrama limanından, bir üye devletin yetkisi altındaki uğrama limanına gerçekleştirilen seferlerde kullanılan enerjinin tamamı,
- (c) (b) bendindeki hükme rağmen, bir üye devletin yetkisi altındaki merkezden uzak bölgelerde yerleşik uğrama limanına varan veya bu limandan ayrılan seferlerde kullanılan enerjinin yarısı, ve;
- (d) bir önceki veya bir sonraki uğrama limanının, üçüncü bir ülkenin yetkisi altında bulunması halinde, bir üye devletin yetkisi altındaki uğrama limanına varan veya bu limandan ayrılan seferlerde kullanılan enerjinin yarısı (**Regulation (EU) 2023/1805**, Article 2(1)).

¹⁰⁹ **Regulation (EU) 2023/1805**, Article 1.

¹¹⁰ **Regulation (EU) 2023/1805**, Article 4(2).

hazırlanacak rapor, Birliğin tüm ekonomiyi kapsayan sera gazı emisyon taahhütleri ile uyumlu olacak şekilde, Birliğin iklim eyleminin çevresel bütünlüğünü ve etkinliğini muhafaza etmek hedefiyle, Tüzük'te değişiklik yapılması yönünde bir yasama teklifi ile beraber sunulabilecektir¹¹¹.

2023/959 sayılı Direktif ile 2023/1805 sayılı Tüzük'te, deniz ulaşım sektöründeki faaliyetlerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik yukarıdaki hükümler incelendiğinde, AB'nin sivil havacılık sektöründe ICAO'yu harekete geçirdiği gibi, deniz ulaşım sektöründe de IMO'yu harekete geçirmek istediği düşünülebilir. Bilhassa 2023/959 sayılı Direktif ile 2003/87 sayılı Direktif'e eklenen 3gg maddesi ve 2023/1805 sayılı Tüzüğün 30(5). maddesindeki hükümlerde, IMO'nun küresel tedbirler kabul etmesi durumunda Komisyon'un, IMO'nun bu uluslararası düzenlemesi ile uyumu sağlayabilmek için, Direktifte ve Tüzükte değişiklik gerçekleştirmeye yönelik teklifte bulunacağı düzenlenmiştir. Ancak hem sivil havacılık sektöründe ICAO'nun CORSIA programı hem de deniz ulaşım sektöründe IMO'nun gerçekleştirmesi beklenen uluslararası tedbirinde AB, her ne kadar bu düzenlemelerle uyum sağlamayı taahhüt etmişse de, bu iki uluslararası programın Paris İklim Anlaşması'nda belirtilen hedeflere yönelik olarak yeteri kadar etkili olmadığı sonucuna varılması halinde, sivil havacılıkta ve deniz ulaşımındaki seferlerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını tekrar AB emisyon ticareti sistemine dahil etmek yönünde gerekli düzenlemeleri yapacağını da saklı tutmaktadır. Bu husus ise, AB'nin küresel iklim değişikliği ile mücadeleye ve Paris İklim Anlaşması'nda belirtilen hedefleri gerçekleştirmek için düzenlenen uluslararası taahhütlere verdiği önemi göstermektedir.

Son olarak AB'nin bu çalışmada değinilen sivil havacılık ve deniz ulaşım sektörlerini ETS'ye dahil etmesinin Türk hukuku açısından da takibi gerekmektedir. Henüz AB'ye üye devlet konumunda bulunmayan Türkiye'nin AB ETS ile uyumlu bir kendi ulusal emisyon ticareti sistemine sahip olması gerekliliği, Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan Türkiye İlerleme Raporlarında da değinilmiş¹¹² ve AB ETS ile uyumlu bir ulusal

¹¹¹ **Regulation (EU) 2023/1805**, Article 30(5).

¹¹² European Commission, **Turkey 2020 Report**, Brussels, 6.10.2020 SWD(2020) 355 final, p. 102. European Commission, **Turkey 2021 Report**, Strasbourg, 19.10.2021 SWD(2021) 290 final, p. 108. European Commission, **Türkiye 2022 Report**, Brussels, 12.10.2022 SWD(2022) 333 final, p. 117.

emisyona ticaret sisteminin kurulmasının, Türk ekonomisinin uygun maliyetli karbonsuzlaştırılması için gerekli bir ön koşul olduğu belirtilmiştir¹¹³.

Sonuç

Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi nezdinde Kyoto Protokolü ve Paris İklim Anlaşması'nın tarafı olan Avrupa Birliği (AB), sera gazı emisyonlarının azaltılması ve yenilenebilir enerjinin kullanılmasının artırılması için tüm sektörleri kapsayacak şekilde stratejiler belirlemektedir. Bu sektörler arasında sivil havacılık ve deniz ulaşım sektörleri de mevcut olup, bu iki sektördeki faaliyetlerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılması ile ilgili olarak, Kyoto Protokolü'nün 2(2). maddesinde, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ile birlikte çalışılacağı ifade edilmiştir. Ancak AB, hem ICAO'nun sivil havacılık sektöründeki hem de IMO'nun deniz ulaşım sektöründeki faaliyetlerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılması ile ilgili olarak uyguladığı tedbirleri yetersiz bulması neticesinde, AB'de yerleşik havaalanlarına ve limanlara veya AB'de yerleşik havaalanlarından

¹¹³ European Commission, Türkiye 2023 Report, Brussels, 8.11.2023 SWD(2023) 696 final, p. 69. Benzer şekilde, gerçekleştirilen çalışmalarda da, Türkiye'nin iklim rejimine hazırlık yapması için karbon borsasını oluşturması ve böylece emisyonların kayıt, izleme ve denetleme işlemlerine yönelik gerekli hukuki altyapının sağlanması gerektiği ifade edilmiştir (İzzet Arı, **İklim Değişikliği ile Mücadelede Emisyon Ticareti ve Türkiye Uygulaması**, Devlet Planlama Teşkilatı Uzmanlık Tezleri Sosyal Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Ankara, 2010, s. 139-140). Bu süreçte Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Dünya Bankası finansmanı ile Karbon Piyasalarına Hazırlık Ortaklığı (PMR) ile, "Türkiye'de Sera Gazı Emisyon Ticareti Sisteminin Kurulmasına Yönelik Yol Haritası" raporunu yayımlamıştır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, **Türkiye'de Sera Gazı Emisyon Ticaret Sistemi Kurulmasına Yönelik Yol Haritası**, 2016, (Çevrimiçi), <https://pmrturkiye.csb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/12/T%C3%BCrkiyede-Sera-Gaz%C4%B1-Emisyon-Ticareti-Sisteminin-Kurulmas%C4%B1na-Y%C3%B6nelik-Yol...pdf>, Erişim Tarihi: 16 Aralık 2023). Türkiye'de ETS'nin kuruluşuna dair çalışmalar bir süredir devam etmekteyse de, bu husustaki çalışmalara hız kazandıran Avrupa Yeşil Mutabakatı olmuştur (Ayşe Uyduranoğlu, Zahide Eylem Gevrek, Sevil Acar; "Avrupa Yeşil Mutabakatı'na Uyum Çerçevesinde Türkiye'deki İşletmelerin Emisyon Ticaretine Verdikleri Desteği Etkileyen Faktörler", **Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi**, Cilt:22 No:1, 2023, s. 257-289, s. 283). Bu çerçevede, AB'ye üyelik perspektifinden AB ETS ile uyumlu, izleme, raporlama ve doğrulama süreçlerini kapsayan bir emisyon ticareti sisteminin Türkiye'de kurulması ile Avrupa Komisyonu'nun "Çevre ve İklim Değişikliği" faslında belirttiği bir husus tamamlanmış olacaktır (Ahmet Atıl Aşıcı, Sevil Acar; "Channels of Cooperation Between the EU and Turkey on Green Transformation", **Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi**, Cil:21 No:1, 2022, s. 43-67, s. 55).

ve limanlardan yapılan seferleri AB emisyon ticareti sistemine dahil etmiştir. AB emisyon ticareti sisteminin sivil havacılık sektörüne genişlemesi, *Air Transport Association of America and others v Secretary of State for Energy and Climate Change* kararına da konu olmuş ancak Avrupa Birliği Adalet Divanı, sivil havacılık sektörünün AB emisyon ticareti sistemine dahil edilmesinin Kyoto Protokolü'nün 2(2). maddesine aykırı olmadığı, ayrıca AB'nin de Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu'na taraf olmaması sebebiyle, ilgili Konvansiyon'un 1. maddesinde yer alan, devletlerin kendi hava sahaları üzerindeki egemenliğini ihlal eden bir hüküm içermediği yönünde karar vermiştir.

Ancak 2016 yılında, ICAO'nun CORSIA programını düzenleyerek uluslararası sivil havacılık sektöründeki faaliyetlerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik strateji belirlemesi sonucunda, AB, üye devletlerin tamamının ICAO'nun da üyesi olması sebebiyle, AB'de yerleşik havaalanlarına veya AB'de yerleşik havaalanlarından gerçekleştirilen uçuş seferlerine ICAO'nun CORSIA programının uygulanması yönünde gerekli değişiklikler gerçekleştirmiştir. Bu amaçla kabul edilen 10 Mayıs 2023 tarihli ve 2023/958 sayılı Direktif ile, 2003/87 sayılı Direktif'in 28a. maddesi, üye devletlerin, 1 Ocak 2021 ile 31 Aralık 2026 tarihleri arasında, her bir takvim yılında Birleşik Krallık ve İsviçre'de yerleşik olan havaalanlarındaki uçuşlar hariç olmak üzere, Avrupa Ekonomik Alanı dışında yerleşik olan havaalanlarına veya bu havaalanlarından gerçekleştirilecek uçuşlardaki tüm emisyonlar ile ilgili olarak havayolu işletmelerine karşı herhangi bir eylem almayacağına hükmedilmiştir.

AB, sivil havacılık sektöründe izlediği stratejiyi deniz ulaşım sektöründe de izlemektedir. Deniz ulaşım sektörü ile ilgili olarak; 10 Mayıs 2023 tarihli ve 2023/957 sayılı Tüzük kabul edilmiş ve 2015/757 sayılı Tüzüğün 2(1). maddesinde değişiklik yapılarak; bir üye devletin yetkisi altındaki uğrama limanları içerisinde olduğu kadar, son uğrama limanından bir üye devletin yetkisi altındaki bir uğrama limanına ve bir üye devletin yetkisi altındaki son uğrama limanından bir başka uğrama limanına ticari amaçlı kargo ve yolcu taşımacılığı için seferleri sırasında salınan sera gazı emisyonları Tüzüğün kapsamı dahiline alınmıştır. Ayrıca 10 Mayıs 2023 tarihli ve 2023/959 sayılı Direktif ile yine, deniz ulaşım sektöründeki faaliyetlerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının AB emisyon ticareti sistemine dahilini de kapsayan bir düzenleme, 2003/87 sayılı Direktif'in 3ga maddesi olarak yerleştirilmiş ve bu hüküm ile; deniz ulaşım faaliyetleri ile ilgili olarak izinlerin tahsisi ve feragat gerekliliklerinin uygulanmasında üye devletlerin yetkisi altındaki uğrama

limanları ile üye devletlerin yetkisi dışındaki limanlar arasındaki seferler de, Tüzük kapsamına alınmıştır. 2023/959 sayılı Direktif ile, 2003/87 sayılı Direktif'te 3gg maddesinin 1. paragrafına; IMO tarafından deniz ulaşımı sektöründe kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltmak için küresel piyasa temelli bir tedbirin kabul edilmesi halinde Komisyon'un, kabul edilen tedbirin ışığında Direktifi tekrar gözden geçireceği ve Paris İklim Anlaşması da göz önünde bulundurularak, küresel piyasa temelli tedbir ile AB emisyon ticareti sistemi arasındaki uyumu sağlamak amacıyla, Birliğin 2030 iklim hedefi ve 2021/1119 sayılı Tüzük'te belirtilen iklim nötrlük hedefi ile uyumlu olacak bir şekilde Direktifi değiştirmek için bir yasama teklifinde bulunabileceği ifade edilmiştir. Ayrıca 2023/1805 sayılı Tüzük ile üye devletlerin yetkisi altındaki limanlardan ayrılan, bu limanlara varan veya bu limanlar içerisinde kalan gemiler tarafından gemide kullanılan enerjinin sera gazı yoğunluğuna sınırlama getirmeye yönelik düzenlemeler kabul edilmiş ve küresel sera gazı yoğunluk limitlerine yönelik IMO tarafından bir düzenlemenin kabul edilmesi halinde, Komisyon'un bu küresel tedbire uyum sağlamak için Tüzük'te değişiklik yapılması yönünde yasama teklifinde bulunacağı ifade edilmiştir. Böylece AB emisyon ticareti sisteminin, kabul edilen 2023/958 sayılı Direktif ile ICAO'nun CORSIA programına, 2023/959 sayılı Direktif ve 2023/1803 sayılı Tüzük ile de IMO tarafından düzenlenmesi beklenen programa uyum sağlanması hedeflenmiştir.

Bu tespite ilave olarak belirtmek gerekir ki; her ne kadar 2023/958 ve 2023/959 sayılı Direktifler ile AB, sivil havacılık ve deniz ulaşım sektörlerinde uluslararası düzenlemelerle uyum sağlama hedefini belirtmiş olsa da; yine de Paris İklim Anlaşması'nda düzenlenen hedeflere yönelik olarak bu uluslararası düzenlemelerin etkili olup olmayacağını da göz önünde bulunduracağını ilan etmiştir. Sivil havacılık sektöründe, 2023/958 sayılı Direktif ile 2003/87 sayılı Direktifin 28b(3). maddesi olarak yerleştirilen hükme göre; Paris İklim Anlaşması hedeflerini karşılamaya yönelik olarak, 31 Aralık 2025 tarihi itibarıyla ICAO Genel Kurulu, uzun vadeli küresel istekli hedefi elde etme ile paralel olarak CORSIA'yı güçlendirmedeği takdirde, Ocak 2027'den itibaren Avrupa Ekonomik Alanı'ndaki devletlerde yerleşik havaalanlarından Avrupa Ekonomik Alanı'nın dışında yerleşik havaalanlarına kalkış yapan uçuşlara AB emisyon ticareti sisteminin uygulanmasını dahil edecektir. Aynı şekilde deniz ulaşım sektöründe de; 2023/959 sayılı Direktif ile birlikte, 2003/87 sayılı Direktife eklenen 3gg maddesinin ikinci paragrafında ise IMO'nun, 2028 yılına kadar Paris İklim Anlaşması'nın hedefleri doğrultusunda ve en azından 2003/87 sayılı Direktif

çerçevesinde alınan Birlik tedbirlerinden doğan sonuçlara mukayese edilebilecek seviyede, deniz ulaşım sektöründen kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltmak amacıyla küresel piyasa temelli bir tedbir kabul etmediği takdirde; Komisyon'un, Paris İklim Anlaşması'nın hedefleri ışığında bir üye devletin yetkisi altındaki bir uğrama limanı ile üye devletlerin yetkisi altında olmayan uğrama limanı arasında sefer gerçekleştiren gemilerden kaynaklanan emisyonların yüzde ellisinden (%50) daha fazla olması ile ilgili olarak izin tahsislerinin ve feragat gerekliliklerinin uygulanması ihtiyacını da gözden geçiren bir raporu Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'ne sunacağına hükmedilmiştir. 2023/959 sayılı Direktif'in kabulünden kısa bir süre sonra IMO, "*Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılması Üzerine 2023 IMO Stratejisi*"ni kabul etmiş, böylece stratejide belirtilen 2030 ve 2050 yılı hedefleri için, 1 Ocak 2026 tarihi ile birlikte, teknik unsur ve ekonomik unsurdan oluşan orta vadeli tedbirlerin kabulü ve tedbirlerin kabulünden onaltı ay sonra da tedbirlerin yürürlüğe girişi, anahtar aşamalar olarak belirlenmiştir. Deniz ulaşım faaliyetlerinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik fiyatlandırma mekanizmasının ve teknik standartların IMO tarafından kabul edilerek yürürlüğe girmesi halinde, 2023/959 sayılı Direktif ile kabul edilen AB'nin emisyon ticareti sistemindeki deniz ulaşımı ile ilgili hükümlerin, "*Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılması Üzerine 2023 IMO Stratejisi*"nde ifade edildiği üzere IMO'nun yürürlüğe koyacağı uluslararası tedbirlere uyumlaştırılması beklenecektir.

Tüm bu gelişmeler göz önünde bulundurulduğunda, AB'nin, Paris İklim Anlaşması hedefleri çerçevesinde sera gazı emisyonlarının azaltılmasını ekonominin tüm boyutlarıyla ele aldığı, böylece bu çalışma kapsamında sivil havacılık ile deniz ulaşım sektörlerindeki faaliyetlerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına da çok önem verdiği gözükmektedir. Bu hedefle AB, ICAO'nun uluslararası sivil havacılık sektöründe yeterli çalışmayı gerçekleştirmemiş olması sebebiyle AB'de yerleşik havaalanlarına ve AB'de yerleşik havaalanlarından yapılan uçuşları, AB emisyon ticareti sistemine dahil ederek ICAO'yu CORSIA programını düzenlemesi hususunda tetiklemiş ve CORSIA'nın yürürlüğe girmesini takiben, kendi emisyon ticareti sistemini CORSIA ile uyumlaştırmaya çabalamıştır. AB, sivil havacılıkta uyguladığı bu stratejiyi, deniz ulaşım sektöründe de uygulayarak IMO'yu uluslararası deniz ulaşım sektöründen kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltmaya yönelik olarak harekete geçirmeyi hedeflemekte ve IMO'nun böyle bir düzenlemeyi gerçekleştirmesi

durumunda, kendi emisyon ticareti sistemini IMO'nun gerçekleştirmesi beklenen düzenlemesine uyumlaştırmayı planlamaktadır.

KAYNAKÇA

6 Haziran 1990 tarihli ve 3656 sayılı Kanunla onaylanarak, 8 Eylül 1990 tarih ve 20629 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanan **Ozon Tabakasını İncelten Maddelere Dair Montreal Protokolü**.

6 Ekim 2021 tarihli ve 7335 sayılı kanunla uygun bulunan ve 7 Ekim 2021 tarihli ve 31621 (mükerrer) sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 4618 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile onaylanan **Paris Anlaşması**.

94/69/EC: Council Decision of 15 December 1993 concerning the conclusion of the United Nations Framework Convention on Climate Change, Official Journal of the European Union, L 33, 7.2.1994.

2002/358/EC: Council Decision of 25 April 2002 concerning the approval, on behalf of the European Community, of the Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change and the joint fulfilment of commitments thereunder, Official Journal of the European Union, L 130, 15.5.2002.

“ABAD’ın” Case C-366/10, *Air Transport Association of America and others v Secretary of State for Energy and Climate Change*, 21 December 2011, ECLI:EU:C:2011:864.

Anger, Annela; Kohler, Jonathan: “Including aviation emissions in the EU ETS: Much ado about nothing? A review”, **Transport Policy**, Vol: 17, 2010.

Arı, İzzet: **İklim Değişikliği ile Mücadelede Emisyon Ticareti ve Türkiye Uygulaması**, Devlet Planlama Teşkilatı Uzmanlık Tezleri Sosyal Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Ankara, 2010.

Aşıcı, Ahmet Atıl; Acar, Sevil: “Channels of Cooperation Between the EU and Turkey on Green Transformation”, **Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi**, Cil:21 No:1, 2022.

Avrupa Birliği Antlaşması ve Avrupa Birliği'nin İşleyişi Hakkında Antlaşma, (Çevrimiçi), <https://www.ab.gov.tr/files/pub/antlasmalar.pdf>, Erişim Tarihi: 9 Temmuz 2023.

Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi Kyoto Protokolü, (Çevrimiçi), https://webdosya.csb.gov.tr/db/iklim/editordosya/kyoto_protokol.pdf, Erişim Tarihi: 8 Temmuz 2023.

Bock, Lisa; Burkhardt, Ulrike: “Contrail cirrus radiative forcing for future air traffic”, **Atmospheric Chemistry and Physics**, Vol:19 Issue: 12, 2019.

Bogojević, Sanja: “Legalising Environmental Leadership: A Comment on the CJEU’S Ruling in C-366/10 on the Inclusion of Aviation in the EU Emissions Trading Scheme”, **Journal of Environmental Law**, Vol. 24, No. 2, 2012.

Ciolino, Katelyn E.: “Up in the Air: The Conflict Surrounding the European Union’s Aviation Directive and the Implications of a Judicial Resolution”, **Brooklyn Journal of International Law**, Vol: 38, Issue:3, 2013.

Commission of the European Communities, **Reducing the Climate Change Impact of Aviation**, Brussels, 27.9.2005, COM(2005) 459 final.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, **Türkiye’de Sera Gazı Emisyon Ticaret Sistemi Kurulmasına Yönelik Yol Haritası**, 2016, (Çevrimiçi), <https://pmrturkiye.csb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/12/T%C3%BCrkiyede-Sera-Gaz%C4%B1-Emisyon-Ticareti-Sisteminin-Kurulmas%C4%B1na-Y%C3%B6nelik-Yol....pdf>, Erişim Tarihi: 16 Aralık 2023.

Decision No 1386/2013/EU of the European Parliament and of the Council of 20 November 2013 on a General Union Environment Action Programme to 2020 ‘Living well, within the limits of our planet’, Official Journal of the European Union, L 354, 28.12.2013.

Dikaïos, George; Blavoukos, Spyros: “Influencing the International Transport Regime Complex: The EU’s Climate Action in ICAO and IMO”, **Politics and Governance**, Vol: 11, Issue: 2, 2023.

Directive 2003/87/EC of the European Parliament and of the Council of 13 October 2003 establishing a scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community and amending Council Directive 96/61/EC (Text with EEA relevance), OJ L 275, 25.10.2003.

Directive 2008/101/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 amending Directive 2003/87/EC so as to include aviation activities in the scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community, Official Journal of the European Union, L8, 13.1.2009.

Directive 2009/29/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 amending Directive 2003/87/EC so as to improve and extend the greenhouse gas emission allowance trading scheme of the Community (Text with EEA relevance), Official Journal of the European Union, L 140, 5.6.2009.

Directive 2018/410 of the European Parliament and of the Council of 14 March 2018 amending Directive 2003/87/EC to enhance cost-effective

emission reductions and low-carbon investments, and Decision (EU) 2015/1814.

Directive (EU) 2018/2001 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2018 on the promotion of the use of energy from renewable sources, Official Journal of the European Union, L 328, 21.12.2018.

Directive 2023/958 of the European Parliament and of the Council of 10 May 2023 amending Directive 2003/87/EC as regards aviation's contribution to the Union's economy-wide emission reduction target and the appropriate implementation of a global market-based measure, Official Journal of the European Union, L 130, 16.5.2023.

Directive 2023/959 of the European Parliament and of the Council of 10 May 2023 amending Directive 2003/87/EC establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union and Decision (EU) 2015/1814 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading system, Official Journal of the European Union, L 130, 16.5.2023.

Directive (EU) 2023/2413 of the European Parliament and of the Council of 18 October 2023 amending Directive (EU) 2018/2001, Regulation (EU) 2018/1999 and Directive 98/70/EC as regards the promotion of energy from renewable sources, and repealing Council Directive (EU) 2015/652, Official Journal of the European Union, L Series, 31.10.2023, (Çevrimiçi), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302413, Erişim Tarihi: 13 Kasım 2023.

Dobson, Natalie L.; Ryngaert, Cedric: "Provocative Climate Protection: EU "Extraterritorial" Regulation of Maritime Emissions", **International and Comparative Law Quarterly**, Vol: 66, April 2017.

Dong, Junjie; Zeng, Jia; Yang, Yanbin and Wang, Hua: "A review of law and policy on decarbonization of shipping", **Frontiers in Marine Science**, 22 November 2022, doi: <https://doi.org/10.3389/fmars.2022.1076352>.

Efthymiou, Marina; Papatheodorou, Andreas: "EU Emissions Trading scheme in aviation: Policy analysis and suggestions", **Journal of Cleaner Production**, Vol: 237, 2019.

Eren, T. Mesut: **Avrupa Ekonomik Entegrasyonu ve Avrupa'nın Yeşil Geleceği**, İstanbul, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, 2021.

European Commission, **EU Emissions Trading System (EU ETS)**, (Çevrimiçi), https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets_en, Erişim Tarihi: 08 Temmuz 2023.

European Commission, **'Fit for 55': delivering the EU's 2030 Climate Target on the way to climate neutrality**, Brussels, 14.7.2021 COM(2021) 550 final.

European Commission, **Integrating maritime transport emissions in the EU's greenhouse gas reduction policies**, Brussels, 28.6.2013, COM(2013) 479 final.

European Commission, **Kyoto Protocol: What is the Kyoto Protocol?**, MEMO/04/4, Bruxelles, 4 March 2004, (Çevrimiçi), https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_04_43, Erişim Tarihi: 8 Temmuz 2023.

European Commission, **Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC as regards aviation's contribution to the Union's economy-wide emission reduction target and appropriately implementing a global market-based measure**, Brussels, 14.7.2021 COM(2021) 552 final.

European Commission, **Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the use of renewable and low-carbon fuels in maritime transport and amending Directive 2009/16/EC**, Brussels, 14.7.2021 COM(2021) 562 final.

European Commission, **Stepping up Europe's 2030 climate ambition Investing in a climate-neutral future for the benefit of our people**, Brussels, 17.9.2020 COM(2020) 562 final.

European Commission, **The European Green Deal**, Brussels, 11.12.2019 COM(2019) 640 final.

European Commission, **Turkey 2020 Report**, Brussels, 6.10.2020 SWD(2020) 355 final.

European Commission, **Turkey 2021 Report**, Strasbourg, 19.10.2021 SWD(2021) 290 final.

European Commission, **Türkiye 2022 Report**, Brussels, 12.10.2022 SWD(2022) 333 final.

European Parliament, **Motion for a Resolution on the 2019 UN Climate Change Conference in Madrid, Spain (COP 25)**, 14.11.2019, (Çevrimiçi), https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/B-9-2019-0174_EN.html, Erişim Tarihi: 10 Aralık 2023.

European Parliament, **Resolution on reducing the climate change impact of aviation** (2005/2249(INI)), MINUTES Tuesday, 4 July 2006 OJ C 303E , 13.12.2006.

European Parliament, **Resolution of 21 October 2021 on the 2021 UN Climate Change Conference in Glasgow, UK (COP26)**, 21 October 2021, (Çevrimiçi), https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0437_EN.html, Erişim Tarihi: 10 Aralık 2023.

European Parliament, **Resolution of 20 October 2022 on the 2022 UN Climate Change Conference in Sharm El-Sheikh, Egypt (COP27)**, 20 October 2022, (Çevrimiçi), https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0373_EN.html, Erişim Tarihi: 10 Aralık 2023.

European Parliament, **Resolution on the UN Climate Change Conference 2023 in Dubai, United Arab Emirates (COP28)**, 15.11.2023, (Çevrimiçi), https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/B-9-2023-0458_EN.html, Erişim Tarihi: 10 Aralık 2023.

ICAO, **Assembly Resolution A41-22**: Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection — Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA), (Çevrimiçi), https://www.icao.int/environmental-protection/CORSA/Documents/Resolution_A41-22_CORSA.pdf, Erişim Tarihi: 9 Temmuz 2023.

ICAO, **CORSA States for Chapter 3 State Pairs**, July 2022, (Çevrimiçi), https://www.icao.int/environmental-protection/CORSA/Documents/CORSA%20States%20for%20Chapter%203%20State%20Pairs_3Ed_web.pdf, Erişim Tarihi: 9 Temmuz 2023.

ICAO, **Member States**, (Çevrimiçi), <https://www.icao.int/about-icao/pages/member-states.aspx>, Erişim Tarihi: 9 Temmuz 2023.

International Maritime Organisation, **Initial IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships**, ANNEX 11 RESOLUTION MEPC.304(72) (adopted on 13 April 2018), (Çevrimiçi), https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Resolution%20MEPC.304%2872%29_E.pdf, Erişim Tarihi: 9 Temmuz 2023.

International Maritime Organisation, **2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions From Ships**, Resolution MEPC.377(80) Adopted on 7 July 2023, (Çevrimiçi), <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/annex/2023%20IMO%20Strategy%20on%20Reduction%20of%20GHG%20Emissions%20from%20Ships.pdf>, Erişim Tarihi: 28 Ağustos 2023.

Kırval, Levent; Çalışkan, Ufuk Yakup: “Influence of the European Union (EU) on International Maritime Organization (IMO) about the Market-based Measures on Emissions”, **International Journal of Environment and Geoinformatics** Vol: 9, No: 3, 2022.

Kopsch, Fredrik: “Aviation and the EU Emissions Trading Scheme—Lessons learned from previous emissions trading schemes”, **Energy Policy**, Vol. 49, 2012.

Lagouvardou, Sotiria; Psaraftis, Harilaos N.: “Implications of the EU Emissions Trading System (ETS) on European container routes: A carbon leakage case study”, **Maritime Transport Research**, Vol: 3, 2022.

Lee, David: **International aviation and the Paris Agreement temperature goals**, Department for Transport, 2018, (Çevrimiçi), <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5d19c520e5274a08e337b235/international-aviation-paris-agreement.pdf>, Erişim Tarihi: 10 Aralık 2023.

Lighthouse Swedish Maritime Competence Centre, **Including maritime transport in the EU Emission Trading System – addressing design and impacts**, Sweden, Lighthouse Reports, 2020.

Martinez-Garcia, Juan Diego: “The EC Decision to Include the Aviation Activities in the European Emissions Trading System (EU ETS): A Breach of International Law?”, **International Law, Revista Colombiana de Derecho Internacional**, Vol: 10 No: 20, 2012.

Parties & Observers, (Çevrimiçi), <https://unfccc.int/parties-observers#:~:text=Annex%20I%20Parties%20include%20the,Central%20and%20Eastern%20European%20States>, Erişim Tarihi: 8 Temmuz 2023.

Regulation 2015/757 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2015 on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport, and amending Directive 2009/16/EC, Official Journal of the European Union, L 123/55, 19.5.2015.

Regulation 2017/2392 of the European Parliament and of the Council of 13 December 2017 amending Directive 2003/87/EC to continue current limitations of scope for aviation activities and to prepare to implement a global market-based measure from 2021, Official Journal of the European Union, L350, 29.12.2017.

Regulation (EU) 2018/1999 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2018 on the Governance of the Energy Union and Climate Action, amending Regulations (EC) No 663/2009 and (EC) No 715/2009 of the European Parliament and of the Council, Directives 94/22/EC, 98/70/EC, 2009/31/EC, 2009/73/EC, 2010/31/EU, 2012/27/EU

and 2013/30/EU of the European Parliament and of the Council, Council Directives 2009/119/EC and (EU) 2015/652 and repealing Regulation (EU) No 525/2013 of the European Parliament and of the Council, Official Journal of the European Union, L 328, 21.12.2018.

Regulation (EU) 2023/957 of the European Parliament and of the Council of 10 May 2023 amending Regulation (EU) 2015/757 in order to provide for the inclusion of maritime transport activities in the EU Emissions Trading System and for the monitoring, reporting and verification of emissions of additional greenhouse gases and emissions from additional ship types, Official Journal of the European Union, L 130, 16.5.2023.

Regulation (EU) 2023/1805 of the European Parliament and of the Council of 13 September 2023 on the use of renewable and low-carbon fuels in maritime transport, and amending Directive 2009/16/EC, Official Journal of the European Union, L 234/48, 22.09.2023.

Regulation (EU) 2023/2405 of the European Parliament and of the Council of 18 October 2023 on ensuring a level playing field for sustainable air transport (ReFuelEU Aviation), Official Journal of the European Union, 31.10.2023, (Çevrimiçi), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302405, Erişim Tarihi: 13 Kasım 2023.

Svenningsen, Niclas: **Aviation, Offsets and Paris Agreement**, ICAO Environmental Report Chapter 4, 2016, (Çevrimiçi), https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/EnvironmentalReports/2016/ENVReport2016_pg146-148.pdf, Erişim Tarihi: 16 Aralık 2023.

Transport & Environment, **Aviation Emissions and the Paris Agreement**, 2016, (Çevrimiçi), <https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/Aviation%202030%20briefing.pdf>, Erişim Tarihi: 10 Aralık 2023.

Tunahan, Hakan; Karataş, Ayşegül; Garip, Büşra; Atakan, Gülenay: “Avrupa Yeşil Mutabakatı 55’e Uyum: Türk Lojistik Sektörü Üzerine İnceleme”, **Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi**, Cilt:22 No:1, 2023.

Turkish Airlines, **2020 Sürdürülebilirlik Raporu**, (Çevrimiçi), [https://investor.turkishairlines.com/documents/2020-surdurulebilirlik-raporu\(1\).pdf](https://investor.turkishairlines.com/documents/2020-surdurulebilirlik-raporu(1).pdf), Erişim Tarihi: 15 Aralık 2023.

Turkish Airlines, **2021 Sürdürülebilirlik Raporu**, (Çevrimiçi), <https://investor.turkishairlines.com/documents/2021-surdurulebilirlik-raporu.pdf>, Erişim Tarihi: 15 Aralık 2023.

Turkish Airlines, **2022 Sürdürülebilirlik Raporu**, (Çevrimiçi), <https://investor.turkishairlines.com/documents/surdurulebilirlik/2022-surdurulebilirlik-raporu.pdf>, Erişim Tarihi: 15 Aralık 2023.

Ubay, Birol; Bilgici, Yüksel: “Karbon Fiyatlamasında Emisyon Ticareti Sistemi ve Önemi”, **Kırklareli Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt:10 Sayı:1, 2021, ss. 47-72.

United Nations, **Declaration on the Human Environment** (Adopted by the United Nations Conference on the Human Environment, Stockholm, 16 June 1972).

United Nations Climate Change, **Bodies: Conference of the Parties (COP)**, (Çevrimiçi), <https://unfccc.int/process/bodies/supreme-bodies/conference-of-the-parties-cop>, Erişim Tarihi: 8 Temmuz 2023.

United Nations Climate Change, **Shipping Aviation and Paris**, 18 May 2016, (Çevrimiçi), <https://unfccc.int/news/shipping-aviation-and-paris>, Erişim Tarihi: 10 Aralık 2023.

United Nations Framework Convention on Climate Change, New York, 9 May 1992.

United Nations Framework Convention on Climate Change, **Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change**, FCCC/CP/1997/L.7/Add.1, 10 December 1997.

Uyduranoğlu, Ayşe; Gevrek, Zahide Eylem; Acar, Sevil: “Avrupa Yeşil Mutabakatı’na Uyum Çerçevesinde Türkiye’deki İşletmelerin Emisyon Ticaretine Verdikleri Desteği Etkileyen Faktörler”, **Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi**, Cilt:22 No:1, 2023.

Uyduranoğlu-Öktem, Ayşe: “Avrupa Birliği İklim Değişikliği Politikasında Yeni Bir Politika Aracı: Emisyon Ticareti”, **Akademik İncelemeler**, Cilt:3 Sayı:1, 2008.

Wang, Shuaian; Zhen, Lu; Psaraftis, Harilaos N.; Yan, Ran: “Implications of the EU’s Inclusion of Maritime Transport in the Emissions Trading System for Shipping Companies”, **Engineering**, Vol: 7, 2021.

Weijland, Nathan: “Civil Aviation Emissions Reductions: CORSIA vs. European Emissions Trading”, **ELSA Review**, Vol: XI, Issue: 1, December 2019.

Weijland, Nathan: **International Maritime Transport Emission Reductions IMO vs. EU**, Tilburg Law School – Law & Technology, the Netherlands, 21.04.2021.