

**TÜRK HAVA KURUMU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMALARININ ULUSLARARASI HAVA
ULAŞIMININ LİBERALLEŞMESİNE KATKISI VE TÜRKİYE ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Güncihan TÜRKER

Havacılık İşletmeciliği Anabilim Dalı

Havacılık İşletmeciliği Programı

EKİM 2015

**TÜRK HAVA KURUMU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMALARININ ULUSLARARASI HAVA
ULAŞIMININ LİBERALLEŞMESİNE KATKISI VE TÜRKİYE ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Güncihan TÜRKER

1303830019

Havacılık İşletmeciliği Anabilim Dalı

Havacılık İşletmeciliği Programı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Abdullah S. KARAMAN

Türk Hava Kurumu Üniversitesi Sosyal Bilimler, Enstitüsü'nün 1303830019 numaralı Yüksek Lisans öğrencisi, Güncihan TÜRKER, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı “Hava Ulaştırma Anlaşmalarının Uluslararası Hava Ulaşımının Liberalleşmesine Katkısı ve Türkiye Örneği” başlıklı tezini, aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı : **Yrd. Doç. Dr. Abdullah S. KARAMAN**
Türk Hava Kurumu Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Prof. Dr. Yıldırım SALDIRANER**
Türk Hava Kurumu Üniversitesi

Prof. Dr. Erhan BÜTÜN
Kocaeli Üniversitesi

Yrd. Doç. Dr. Abdullah S. KARAMAN
Türk Hava Kurumu Üniversitesi

Tez Savunma Tarihi: 14 Ekim 2015

**TÜRK HAVA KURUMU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE**

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum, “Hava Ulaştırma Anlaşmalarının Uluslararası Hava Ulaşımının Liberalleşmesine Katkısı ve Türkiye Örneği” adlı çalışmamın, tarafımdan akademik etik ve kurallara aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım kaynakların kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.



16.09.2015

Güncihan TÜRKER

ÖNSÖZ

Dünyada 1980'li yıllarda özellikle rekabeti arttırmak amacıyla başlayan liberalleşme hareketi Türkiye'de 2002'den beri yurt içi pazarlarda, son yıllarda da uluslararası pazarlarda etkisini göstermektedir. Liberalleşmenin uluslararası hava ulaşımının gelişimine katkısı ortadadır ve ülkeler, hatta ICAO da bu yönde geliştirdikleri politikalara hız vermiş durumdadırlar. Devletler liberalleşmeye yönelik çalışmalarını öncelikle hava ulaştırma anlaşmalarında belirledikleri kurallarda daha esnek olarak veya kısıtlamaları kaldıran düzenlemelere giderek ortaya koymaktadırlar.

Bu bilgiler doğrultusunda hava ulaştırma anlaşmalarının uluslararası hava ulaşımının liberalleşmesine katkısını ortaya koymak ve konuyu Türkiye açısından irdelemek adına böyle bir çalışma yapılmıştır.

Yapmış olduğum yüksek lisans tez çalışmasının gerçekleştirilmesinde desteği, görüş ve önerileri ile her zaman yardımcı olan tez danışmanım Yrd. Doç. Dr. Abdullah S. KARAMAN'a teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca hayatımın her anında olduğu gibi, tez çalışması süresince, beni hiç yalnız bırakmayan, hayatımda her zaman en büyük desteği veren annem Güneş AYDIN'a, havacılık sektöründe uzun yıllardır çalışmakta olan ve değerli fikirlerini esirgemeyen, manevi desteğiyle her zaman yanımda olan eşim Önder TÜRKER'e ve ailemin diğer fertlerine en içten dileklerle teşekkür eder, sevgi ve saygılarımı sunarım.

Eylül-2015

Güncihan TÜRKER

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	iv
İÇİNDEKİLER	v
TABLO LİSTESİ	vii
ŞEKİL LİSTESİ	viii
KISALTMALAR	ix
ÖZET	x
ABSTRACT	xii
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM	5
1. ULUSLARARASI HAVA ULAŞIMININ YAPI TAŞLARI	5
1.1 Şikago Sözleşmesi Öncesi Dönem	5
1.1.1 Paris Hava Hukuku Konferansı	5
1.1.2 Paris Sözleşmesi	6
1.1.3 Madrid ve Havana Sözleşmeleri	7
1.2 Varşova Sözleşmesi	8
1.3 Şikago Sözleşmesi	9
1.3.1 Şikago Sözleşmesinin Hazırlık Çalışmaları	9
1.3.2 Şikago Konferansında Devletlerin Yaklaşımları	10
1.3.3 Şikago Sözleşmesi'nin İçeriği	11
1.3.4 Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu	14
1.3.5 Şikago Sözleşmesinin Önemli Maddeleri	16
1.4 Avrupa Sivil Havacılık Konferansı	18
1.5 Tokyo Sözleşmesi	19
1.6 Lahey Sözleşmesi	21
1.7 Avrupa Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi ve Bonn Bildirisi	22
1.8 Montreal Sözleşmesi	22
İKİNCİ BÖLÜM	24
2. HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMALARI	24
2.1 İkili Hava Ulaştırma Anlaşmaları	25
2.1.1 Anlaşmaların İçeriği	25
2.1.2 Pazara Erişim	29
2.1.2.1 Sefer noktaları	30
2.1.2.2 Hava trafik hakları	30
2.1.3 Pazara Giriş	35
2.1.4 Kapasite	36
2.1.5 Fiyat Tarifesi	38
2.2 Açık Semalar Anlaşmaları	38
2.2.1 ABD'de Serbestleşme Süreci	39
2.2.2 Avrupa'da Serbestleşme Süreci	40
2.2.3 Serbestleşme Sürecinden Açık Semalara Giden Yol	40
2.3 Çok Taraflı Hava Ulaştırma Anlaşmaları	41

2.3.1 Çok Taraflı Anlaşma Örnekleri	42
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	45
3. HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMALARININ LIBERALLEŞMEYE	
KATKISI VE TÜRKİYE’DE LIBERALLEŞME	45
3.1 Türkiye’de Havacılık ve Serbestleşme Süreci.....	52
3.2 Türkiye’nin Uluslararası Hava Ulaşımı ve Liberalleşme Süreci	56
3.3 Hava Liberalleşme İndeksi	57
3.4 Türkiye’nin Liberalleşme Seviyesinin Değerlendirilmesi	62
3.5 Liberalleşme – Yolcu Trafığı İlişkisi	78
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	83
4. SONUÇ VE ÖNERİLER	83
KAYNAKÇA	87
ÖZGEÇMİŞ	93

TABLO LİSTESİ

Tablo 1.1: Şikago Sözleşmesinin ekleri	12
Tablo 1.2: ICAO'ya üye ülkeler	16
Tablo 2.1: Çok taraflı anlaşma örnekleri.....	43
Tablo 3.1: Liberalleşmede fayda ve maliyetlerin kaynakları	46
Tablo 3.2: Türkiye 2016-2017 yılları arası yolcu trafiği artış öngörülleri	55
Tablo 3.3: Standart hava liberalleşme indeksinin puanlandırılma yöntemi	59
Tablo 3.4: 1995 yılı için Türkiye'deki ALI bileşenlerinin puanlandırılması	64
Tablo 3.5: 2005 yılı için Türkiye'deki ALI bileşenlerinin puanlandırılması	66
Tablo 3.6: 2015 yılı için Türkiye'deki ALI bileşenlerinin puanlandırılması	68
Tablo 3.7: Türkiye'nin 1995, 2005 ve 2015 yıllarına ait ülke bazında standart hava liberalleşme indeksleri (ALI)	72
Tablo 3.8: Türkiye ile bazı ülkeler arasındaki havayolu yolcu trafiği	79
Tablo 4.1: Hava ulaştırma anlaşmalarının uluslararası hava ulaşımının liberalleşmesine katkısı ve Türkiye örneği: özet sonuçlar	86

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1: İkili hava ulaştırma anlaşmalarının dört bileşeni	29
Şekil 2.2: 1. ve 2. trafik hakkı.....	31
Şekil 2.3: 3. ve 4. trafik hakkı.....	32
Şekil 2.4: 5. trafik hakkı	33
Şekil 2.5: 6. ve 7. trafik hakkı.....	34
Şekil 2.6: 8. ve 9. trafik hakkı.....	35
Şekil 3.1: Dünya’da hava liberalleşme indeksi (184 ülke).....	62
Şekil 3.2: Türkiye’de 1995 yılı hava liberalleşme indeksi (77 ülke)	75
Şekil 3.3: Türkiye’de 2005 yılı hava liberalleşme indeksi (86 ülke)	76
Şekil 3.4: Türkiye’de 2015 yılı hava liberalleşme indeksi (164 ülke)	76
Şekil 3.5: Türkiye’de hava liberalleşme indeksinin yıllara göre değişimi.....	77
Şekil 3.6: Türkiye’nin Azerbaycan, Birleşik Arap Emirlikleri, Nijerya ve Slovenya ile arasındaki havayolu yolcu trafiği.....	80
Şekil 3.7: Türkiye’nin Rusya ve İran ile arasındaki havayolu yolcu trafiği.....	81
Şekil 3.8: Türkiye’nin Fas ve Kırgızistan ile arasındaki havayolu yolcu trafiği	82
Şekil 3.9: Türkiye’nin Beyaz Rusya ve Küba ile arasındaki havayolu yolcu trafiği	82

KISALTMALAR

ACI	: Uluslararası Havalimanları Konseyi (Airports Council International)
ALI	: Hava Liberalleşme İndeksi (Air Liberalization Index)
APEC	: Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği (Asia-Pacific Economic Cooperation)
ASEAN	: Güney Doğu Asya Ulusları Birliği (Association of South-East Asian Nations)
BASA	: İkili Hava Ulaştırma Anlaşması (Bilateral Air Services Agreement)
BOT	: Yap-İşlet-Devret (Built-Operate-Transfer)
CAB	: Sivil Havacılık Kurulu (Civil Aeronautics Board)
CATE	: Avrupa Hava Taşıma Koordinasyonu Konferansı (The Conference on Co-ordination of Air Transport in Europe)
CINA	: Hava Seyrüseferi Komisyonu (Commission Internationale de Navigation Aérienne)
CITEJA	: Hava Hukuku Uzmanları Uluslararası Teknik Komitesi (Comité International Technique des Experts Juridiques Aériens)
DHMI	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi
EASA	: Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (European Aviation Safety Agency)
ECAC	: Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (European Civil Aviation Conference)
HEAŞ	: Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş.
IATA	: Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association)
ICAO	: Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu
LCC	: Düşük Maliyetli Havayolu Şirketi (Low Cost Carrier)
MALIAT	: Uluslararası Hava Taşımacılığının Liberalleşmesine Dair Çok Taraflı Anlaşma (Multilateral Agreement on the Liberalization of International Air Transportation)
MoU	: Mutabakat Zaptı (Memorandum of Understanding)
PICAO	: Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (Provisional International Civil Aviation Organization)
SHGM	: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
TASA	: Taslak Hava Hava Ulaştırma Anlaşması (Template Air Services Agreement)
WTO	: Dünya Ticaret Örgütü (World Trade Organization)

ÖZET

HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMALARININ ULUSLARARASI HAVA ULAŞIMININ LIBERALLEŞMESİNE KATKISI VE TÜRKİYE ÖRNEĞİ

TÜRKER, Güncihan

Yüksek Lisans, Havacılık İşletmeciliği Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Abdullah S. KARAMAN

Ekim-2015, 93 Sayfa

Uluslararası hava taşımacılığında taraflar arasında hava ulaştırma hizmetinin hangi kurallar çerçevesinde gerçekleştirileceği hava ulaştırma anlaşmaları ile düzenlenmektedir. Bu anlaşmalar içerik olarak uluslararası havacılık kuralları ve düzenlemeleri ile devletlerin politikaları çerçevesinde belirlenen ticari hususları içermektedirler. Hava ulaştırma anlaşmaları iki taraflı ve çok taraflı hava ulaştırma anlaşmaları şeklinde sınıflandırılmaktadırlar.

Sivil havacılık sektöründe, başta ABD olmak üzere birçok ülke veya bölgede liberalleşmenin benimsendiği ve havacılık sektörünün gelişimine olumlu katkılar sağladığı görülmektedir. Uluslararası hava taşımacılığındaki liberalleşme ülkelerin yaptıkları hava ulaştırma anlaşmaları kapsamında gerçekleştirilebilmektedir. Ancak tam bir liberalleşme politikasının her zaman olumlu sonuçlar yaratamayacağı ihtimalinden hareketle, Türkiye’de tam bir liberalleşme politikasına ani geçiş yerine adım adım ve duruma göre bir liberalleşme politikasının izlenmesi tercih edilmektedir.

Dünya Ticaret Örgütü (World Trade Organization / WTO)’nün 2006 yılında hava ulaştırma anlaşmalarının liberalleşme derecesini ölçmek için oluşturduğu “Hava Liberalleşme İndeksi (Air Liberalization Index / ALI), hava ulaştırma anlaşmalarında ülkelerin liberalleşme anlamında yer verdiği çeşitli unsurlar dikkate alınarak bir puanlandırma yöntemiyle hesaplanan bir değerdir. Literatürde, ülkelerin yapmış

olduğu hava ulaştırma anlaşmalarından yola çıkarak Nijerya, Kanada, Singapur, Avrupa Birliği ülkeleri ve Karayip ülkelerinin de içinde yer aldığı birçok ülke için ALI standardı hesaplanmak suretiyle liberalleşme anlamında akademik çalışmaların yapıldığı ve dünyadaki genel durumla karşılaştırıldığı görülmektedir. Ancak Türkiye'nin diğer ülkelerle yapmış olduğu hava ulaştırma anlaşmalarının liberalleşme durumunu irdeleyen çalışmalara yeteri kadar yer verilmediği görülmüştür.

Bu kapsamda, bu çalışma ile hava ulaştırma anlaşmalarının uluslararası hava ulaşımının liberalleşmesine katkısı geçmişten günümüze incelenmiş ve Türkiye'nin izlemekte olduğu politika ile imzalamış olduğu iki taraflı hava ulaştırma anlaşmalarının liberalleşme seviyesi hava liberalleşme indeksi metodu kullanılarak değerlendirilmiştir. Ayrıca, Türkiye'nin liberalleşme düzeyleri ile diğer ülkelerle olan havayolu yolcu trafiğindeki değişimlerin karşılaştırması yapılarak ikili hava ulaştırma anlaşmalarının liberalleşmeye ve yolcu trafiğine etkisi üzerinde çalışılmıştır.

Bu çalışmada, Türkiye'nin son 20 yıldaki liberalleşme seviyesinin hesaplanarak değerlendirilmesi yapılmış ve bu hesaplamaların yapılması sırasında Türkiye'nin diğer ülkelerle yapmış olduğu ikili hava ulaştırma anlaşmaları Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü arşivinden yararlanılarak detaylı bir şekilde araştırılmış ve incelenmiştir. Türkiye'nin 1995 yılında 77 ülke ile hava ulaştırma anlaşması bulunurken, bu sayının 2005 yılında 86'ya, 2015 yılında ise 164'e yükseldiği görülmektedir. Bu çalışmada yapılan analizlerde, Türkiye'nin diğer ülkelerle yaptığı hava ulaştırma anlaşması sayısının artmasının yanı sıra, anlaşmaların içeriğindeki liberalleşme anlamında yer verilen unsurların da genel olarak daha esnek bir trend içerisinde zamanla geliştirildiği görülmektedir. Liberalleşmedeki bu gelişmenin yolcu trafiğine olumlu etkisi olduğu da görülebilmektedir.

Hava ulaştırmasında liberalleşme politikasının önemi her geçen gün daha da artmakta ve sürdürülebilir bir hava ulaşımı için liberalleşme neredeyse tüm uluslararası platformlarda dile getirilmektedir. Bu çalışma ile hava ulaştırma anlaşmaları çerçevesinde liberalleşme konusu incelenerek Türkiye'nin yapmış olduğu hava ulaştırma anlaşmalarındaki liberalleşme süreci ortaya konmuştur.

Anahtar Kelimeler: Hava ulaştırma anlaşmaları, ikili hava ulaştırma anlaşmaları, çok taraflı hava ulaştırma anlaşmaları, açık semalar, serbestleşme, liberalleşme, hava liberalleşme indeksi.

ABSTRACT

CONTRIBUTION OF THE AIR SERVICES AGREEMENTS TO THE LIBERALIZATION OF INTERNATIONAL AIR TRANSPORT AND THE CASE OF TURKEY

TÜRKER, Güncihan

Master, Department of Aviation Management

Thesis Supervisor: Assist. Prof. Dr. Abdullah S. KARAMAN

October-2015, 93 Pages

In international air transport, the rules for the conduction of air transport services between parties are regulated by air services agreements. These agreements include the commercial issues which are determined in the framework of international aviation rules and regulations together with states' policies. Air services agreements are classified as bilateral and multilateral air services agreements.

In civil aviation industry, it is a fact that the liberalization is widely adopted in many states, especially in USA, and regions and the liberalization affirmatively contributes to the development of aviation industry. Liberalization in international air transportation is achieved through the air services agreements signed between states. However, as the full liberalization policy may not always leads to positive results, instead of a sudden transition to a full liberalization policy, Turkey favours the step-by-step and the case-by-case liberalization policy.

The Air Liberalization Index (ALI), created by World Trade Organization (WTO) in 2006 in order to measure the liberalization level of air services agreements, is a value calculated by a weighted scoring method by considering the different types of elements used for liberalization in the air services agreements. In literature, there exist many academic studies on liberalization of air transport by calculating the ALI standard through air services agreements in many states

including Nigeria, Canada, Singapore, European Union states and Caribbean states, and these studies include the comparison of liberalization status of the states with that of world as well. However, it is concluded that there are not enough studies examining the liberalization status of air services agreements done between Turkey and other states.

In this context, with this study the contribution of the air services agreements to the liberalization of international air transport is examined from past to present and the policy followed by Turkey together with the liberalization level of the bilateral air services agreements signed by Turkey are assessed by using the air liberalization index method. Moreover, the effects of air services agreement on liberalization and passenger traffic are studied by comparing the Turkey's liberalization levels and the air passenger traffic changes with the other countries,.

In this study, the liberalization level of Turkey in the last 20 years is calculated and assessed, and while making these calculations, the bilateral air services agreements done between Turkey and other states are searched and examined in detail by using the archive of the Directorate General of Civil Aviation. While Turkey has air services agreements with 77 states in 1995, this number increased to 86 in 2005 and 164 in 2015. According to the analyses made in this study, it is concluded that in addition to increase in the number of the air services agreements between Turkey and other states, in due time the elements that are included in the air services agreements for the liberalization have also been enhanced generally in a more flexible trend. It can also be seen that this enhancement in liberalization has positive effect on passenger traffic.

The importance of liberalization policy in air transportation increases day by day, and liberalization for sustainable air transportation is raised at almost all international platforms. With this study, the subject of liberalization in the frame of air services agreements is searched and the liberalization process in the air services agreements done by Turkey is set forth.

Keywords: Air services agreements, bilateral air services agreements, multilateral air services agreements, open skies, deregulation, liberalization, air liberalization index.

GİRİŞ

Globalleşme, teknolojideki gelişmeler, ülkeler arasındaki ticari, sosyal ve kültürel ilişkiler nedeniyle sınırların sadece kâğıt üzerinde çizildiği günümüz dünyasında ulaşım önemli bir yer tutmaktadır. Uzun mesafelerin kısa sürede aşılması, kullanılan teknoloji, emniyet ve güvenliğe verilen önem nedeniyle uluslararası havayolu taşımacılığı ulaşım modları arasında etkin bir konuma sahiptir. Uluslararası hava ulaşımının geliştirilmesi ve bu gelişimin etkin bir şekilde sürdürülmesi için havacılığın her alanında liberalleşme politikalarının benimsenmesi olmazsa olmazlardandır. Liberalleşme politikalarının uygulanması, ülkeler arasında havacılık hizmetinin sunulmasını sağlayan hava ulaştırma anlaşmaları (air services agreements) için de geçerlidir.

Son zamanlarda hava ulaşımının liberalleşmesinin, tüm dünyada sıklıkla kullanılan, ülkelerin, uluslararası organizasyonların ve bölgesel birliklerin havacılıkla ilgili politikalarında üzerinde durdukları önemli bir konu haline geldiği görülmektedir. Bu konuda literatürde de bir çok çalışmalara yer verilmektedir. Hava ulaşımının liberalleşmesi üzerinde yapılan çalışmalarda özellikle Dünya Ticaret Örgütü (World Trade Organization / WTO)'nün 2006 yılında hava ulaştırma anlaşmalarının liberalleşme derecesini ölçmek için oluşturduğu "Hava Liberalleşme İndeksi (Air Liberalization Index / ALI)'nden yararlanılmaktadır. Örneğin, Asya-Pasifik bölgesinin hava ulaşım politikası ile bu politikaların yolcu trafiği ve turizme etkisi üzerine yapılan bir çalışmada, hava liberalleşme indeksine yer verilmiş, Avusturalya ve Singapur'un bu bölgedeki en liberal politikaya sahip ülkeler olduğu ortaya konmuştur (Zhang & Findlay, 2014). ABD ile Karayipler arasındaki hava ulaşımındaki liberalleşmenin ve hava trafiği büyümesinin ortaya konulduğu bir başka çalışmada ise hava liberalleşme indeksi hesaplamalarından faydalanıldığı görülmektedir (Warnock-Smith & Morrell, 2008). Yine ALI hesaplamalarından faydalanılarak liberalleşmenin ortaya konulduğu bir başka çalışmada ise, hava ulaştırma anlaşmalarının liberalleşmeye etkisi Nijerya örneği ile incelenmiştir. Bu çalışmada, Nijerya'nın Afrika kıtası içinde yaptığı anlaşmalar ile kıta dışındaki

lkelerle yaptığı anlaşmaların ALI değerlerinin hesaplandığı, sonuç olarak kıta içindeki anlaşmaların ALI değerlerinin 30 puanla en yüksek değere sahip olduğu ortaya konmuştur. Bu değerin yüksek çıkmasının sebeplerinden birinin ise, 14 Kasım 1999 tarihinde Afrika lkeleri arasında hava ulaşımasının liberalleştirilmesi amacıyla imzalanmış olan Yamoussoukro Kararı sonrası yapılan iki taraflı anlaşmaların daha liberal politika izlemesine dayandırıldığı görülmektedir (Ismaila, Warnock-Smith, & Hubbard, 2014). Kanada'nın hava ulaşımadaki liberalleşmenin yeni imzalanan iki taraflı anlaşmalar veya mevcut anlaşmaların daha liberal hale getirilmesi vasıtasıyla ortaya konmaya çalışıldığı bir çalışmada ise Kanada'nın ALI değerleri hesaplanmış, tüm dünya için hesaplanan toplam ALI değerleri ile karşılaştırmalı analizi yapılmıştır (Boileau & Vesselovsky, 2013).

Hava ulaşımasının liberalleşmesi konusunda dünyadaki gelişmelere paralel olarak Türkiye'deki liberalleşme politikalarının da son yıllarda ivme kazandığına literatürde sıkça yer verilmektedir. Yapılan anlaşmaların sayısının son 20 yılda 77'den 164'e yükselmesi, sektörel büyümeler ve uçuş ağının genişlemesi liberalleşme politikalarının sonuçları arasında değerlendirilebilmektedir. Diğer yandan, yukarıda bahsedilen çalışmalarda yer verildiği üzere hava ulaşımadında liberalleşme konusu üzerinde yapılan çalışmalarda Türkiye için herhangi bir ALI değeri hesaplamasının bulunmadığı sadece Dünya Ticaret rgt tarafından hava ulaşıma hizmetlerinin ve yolcu trafiğinin liberalleşmesi üzerine yapılan bir çalışmada (Piermartini & Rousova, 2008) yer verilmiş olduğu görülmektedir. Bu nedenle, bu çalışmada Türkiye'nin yapmış olduğu hava ulaştırma anlaşmalarının uluslararası hava ulaşımadın liberalleşmesine katkısı irdelenirken Türkiye'nin belli bir dönemdeki ALI standardının da hesaplanmasının literatürdeki bu eksiklik nedeniyle son derece önemli olduğu düşünülmüştür. Böylelikle, Türkiye'nin son yıllardaki liberalleşme eğilimi somut bir şekilde ortaya konmuştur.

Hava ulaştırma anlaşmalarının uluslararası hava ulaşımadın liberalleşmesine katkısı ve Türkiye'deki durumun anlatıldığı bu çalışma dört bölümden oluşturmaktadır.

Çalışmanın birinci bölümünde, havacılık sisteminde kuralların ne şekilde konulduğu, ülkelerin uluslararası kuralların konulması ve uygulanmasına yönelik yaklaşımlarının ve izlenen yolun anlaşılabilmesi amacıyla uluslararası hava ulaşımadın tarihsel gelişimine yer verilmiştir. Bu bölümde öncelikle havacılıkla ilgili kuralların oluşturulmasına yönelik uluslararası düzeydeki ilk çabalar Şikago Sözleşmesi ncesi dönem olarak anlatılmış, bu dönem süresince yapılan ve havacılık

hukukunun temelini oluşturan uluslararası ilk çalışmalar olan Paris Hava Hukuku Konferansı, Paris Sözleşmesi, Madrid ve Havana Sözleşmeleri ile Varşova Sözleşmesine yer verilmiştir. Bu bölümde ayrıca, havacılığın temel kurallarının şekillendirildiği Şikago Konferansı süreci, uluslararası sivil havacılığın etkin ve emniyetli bir şekilde sağlanmasını teminen kurulan Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO) ve Şikago Sözleşmesinin içeriği anlatılmıştır. Bu bölümde son olarak Şikago Sözleşmesi sonrası dönem, Avrupa Sivil Havacılık Konferansı, Tokyo Sözleşmesi, Lahey Sözleşmesi ve Montreal Sözleşmesi anlatılarak genel hatlarıyla ortaya konmuştur.

İkinci bölümde, hava ulaştırma anlaşmalarının liberalleşmeye etkisinin incelenmesi için anlaşmaların içerikleri ile ilgili hususların açıklanmasına ihtiyaç duyulmuştur. Bu nedenle, bu bölümde uluslararası hava taşımacılığı hizmetinin sunulması için gerekli koşulların belirlendiği hava ulaştırma anlaşmaları ekonomik düzenlemelere konu olan unsurlardan pazara erişim, pazara giriş, mülkiyet ve kontrol, kapasite, fiyat tarifesi, havayolu işbirlikleri ve ticari haklar kapsamında ayrıntılı bir şekilde incelenmiştir. Ayrıca, hava ulaştırma anlaşmalarının çeşitlerinden olan ikili ve çok taraflı hava ulaştırma anlaşmaları ile açık semalar anlaşmalarının içeriklerine de yer verilmiştir.

Çalışmanın asıl konusunu teşkil eden hava ulaştırma anlaşmalarının uluslararası hava ulaşımının liberalleşmesine katkısına üçüncü bölümde yer verilmiş ve hava ulaştırma anlaşmalarının liberalleşmeye etkisi açısından bir değerlendirme yapabilmek için Türkiye'deki liberalleşme süreci örnek olarak incelenmiştir. Bu bölümde öncelikle liberalleşme ve serbestleşme kavramlarına değinilmiş, hava taşımacılığında liberalleşme politikalarının ne şekilde ortaya çıktığı ve günümüze kadar olan süreç dünyadaki tüm bölgeler açısından ayrı ayrı anlatılmıştır. Sonrasında, Türkiye'de liberalleşme sürecinin tam olarak irdelenebilmesi için öncelikle Türkiye'de havacılığın tarihsel gelişimine yer verilmiş ve Türkiye'de iç hat hava ulaşımı ile serbestleşme süreci anlatılmıştır. Bu bölümde ayrıca, hava ulaştırma anlaşmaları ile liberalleşme konularındaki literatürde sıkça sözü edilen ve Türkiye'nin anlaşmalarla liberalleşme seviyesinin ortaya konmasında bu çalışmada yararlanılan hava liberalleşme indeksinin detayları açıklanmıştır. Ayrıca, Türkiye'nin son 20 yıl içerisinde yapmış olduğu ikili hava ulaştırma anlaşmalarının liberalleşme seviyeleri hava liberalleşme indeksi kullanılarak hesaplanmış ve liberalleşme durumu

karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Bu bölümde son olarak, liberalleşme seviyesinin havayolu yolcu trafiğine katkısı ile ilgili değerlendirmeler yapılmıştır.

Çalışmanın dördüncü ve son bölümünde ise bu çalışma ile incelenen hava ulaştırma anlaşmalarının liberalleşmeye katkısı ve Türkiye'nin liberalleşme durumuna ilişkin sonuçlar değerlendirilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI HAVA ULAŞIMININ YAPI TAŞLARI

Havacılık hukuku, Roma Hukukundan beri özel hukuk açısından düzenlenmiş, 20'nci yüzyıl başlarına kadar, kamu hukuku ve uluslararası hukukta yer almamıştır. Uluslararası havacılık anlaşmaları temelde çok taraflı anlaşmalar ve iki taraflı anlaşmalar olarak iki grupta sınıflandırılabilir. Bu bölümde, çok taraflı anlaşmalar grubuna giren ve uluslararası hava ulaşımının yapı taşlarını oluşturan uluslararası anlaşmalar hakkında bilgilere yer verilmiştir.

1.1 Şikago Sözleşmesi Öncesi Dönem

Havacılık hukuku kaynakları çok taraflı ve ikili sözleşmeler dışında devletlerin kendi iç hukuklarında yaptıkları düzenlemelere dayanmaktadır. Şikago Sözleşmesinin kabulüne kadar devletler kendi hava sahalarındaki faaliyetleri düzenleyen yasaları ardı ardına yürürlüğe koymuşlardır. Havacılığa ilişkin ilk devlet düzenlemesi, Birleşik Krallığın uçuş emniyetine ilişkin kurallar içeren 1911 tarihli Hava Seyrüseferi Kanunu (Aerial Navigation Act)'dur. Bunun sonrasında, Amerikan ve İngiliz şirketleri havacılara yönelik sigorta işlemlerini başlatmışlardır. Fakat Birinci Dünya Savaşına doğru hava araçlarının savaş aracı olarak kullanılma olasılığı ve devletlerin artan güvenlik kaygıları, devletleri sıkı egemenlik uygulamalarına yöneltmiştir (Günel, 2010, s. 63).

1.1.1 Paris Hava Hukuku Konferansı

Devletler hukuku metinlerinde havacılıkla ilgili ilk hükümler 1899 Lahey Konferansında tespit edilmiş olmakla beraber, hava seyrüseferi hakkında bir sözleşme hazırlamak üzere ilk milletlerarası konferans, 18 Mayıs ile 29 Haziran 1910 tarihleri arasında Paris'te toplanmıştır.

Konferansta Osmanlı İmparatorluğu da dâhil 18 devlet temsil edilmekteydi. Konferans esnasında görüşülen asıl konu hava serbestliği ve ülkelerin egemenliğinin bulunup bulunmadığı olmuştur. Ayrıca, hava araçlarının devlet ve sivil şeklinde ayrımlarının yapılması, uyruk konusu, ulaşım kuralları, mürettebatın sahip olması gereken yeterlilik konuları da görüşülmüştür. Konferans esnasında bahse konu hususlarda 43 madde ve 2 ekten oluşan uluslararası bir sözleşme taslak metni oluşturulmuştur. Ancak, Fransa'nın ve Almanya'nın savunduğu hava serbestisi görüşü ile İngiltere'nin savunduğu hava egemenliği görüşü ve diğer kesin ayrımlar nedeniyle bir konvansiyon projesi hazırlanmasından öteye gidilememiş ve anlaşmaya varılmadan konferans dağılmıştır. Diğer taraftan, Paris Konferansı'nda hazırlanan taslak uluslararası sözleşme metni Fransa ve Almanya arasında 1913 tarihinde imzalanmış ve ilk ikili hava ulaştırma anlaşması olmuştur (Kılınç, 2011, s. 10-12).

Bu konferansta herhangi bir sonuca varılamamış olsa da derecesi belirlenememiş bir egemenlik anlayışı fikrinin yerleşmeye başladığı görülmektedir. Hava araçlarının Birinci Dünya Savaşı sırasında kullanılması havacılığın devletler açısından ne kadar önemli bir rol oynayacağını önemini ortaya koymuştur. Bunun üzerine, müttefik devletler daha savaş sona ermeden Paris Barış Konferansında konuyu gündeme getirmişlerdir.

1.1.2 Paris Sözleşmesi

Paris Hava Hukuku Konferansı sırasında kurulan Havacılık Komisyonun hazırladığı Hava Seyrüseferinin Düzenlenmesine İlişkin Sözleşme (Convention Concerning the Regulation of the Aerial Navigation) 13 Ekim 1919'da 27 devlet tarafından imzalanmış 11 Temmuz 1922'de yürürlüğe girmiştir. Hava sahasında devletlerin tam ve münhasır egemenliği ilkesi ilk defa bu sözleşme ile kabul edilmiştir.

Bu sözleşme ile Milletler Cemiyeti bünyesinde ticari havacılığın düzenlenmesi, sivil havacılığın teknik gelişmelere uyum sağlaması ile hukuki ve teknik düzenlemeler yapılması amacıyla için Uluslararası Hava Seyrüseferi Komisyonu (Commission Internationale de Navigation Aérienne / CINA) kurulmuştur. CINA, sivil havacılık mevzuatı ile ilgili yasama, yargı ve istişare yetkilerini üzerine alarak o tarihe kadar benzeri olmayan yetkilere sahip bir organizasyon olmuştur. Daha sonra, Fransa'nın talebi üzerine, 36 devletin katılımıyla 1926 yılında Paris'te özel hava

hukuku konularıyla görevli Hava Hukuku Uzmanları Uluslararası Teknik Komitesi (Comité International Technique des Experts Juridiques Aériens / CITEJA) oluşturulmuştur. CINA görevlerini 1948 tarihinde ICAO'ya devretmiştir. Ancak, devir işlemleri olağanüstü yetkileri kapsamamaktadır (Kılınç, 2011, s. 16-18).

Paris Sözleşmesine göre, askeri uçakların yabancı ülkeler üzerinden izinsiz uçmaları yasaklanmış olup, her devletin ülkesindeki hava kabotajını kendi uçaklarına ayırabileceği kararlaştırılmıştır. Ana sözleşme 43 maddeden oluşmakta ve hava ülkesi, hava araçlarının uyrukluğu, ulaştırmaya elverişlilik koşulları, ulaşım kuralları, devlet hava araçları gibi konularda düzenlemeleri içermektedir. Sözleşmenin, “Hava araçlarının sınıflandırılması, tanımı ve işaretleri”, “Uçuşa elverişlilik sertifikaları”, “Borda kayıtları”, “Işık, işaret ve ulaşım kuralları”, “Operasyon personeli”, “Havacılık haritaları”, “Meteorolojik bilgi alış verişı” ve “Gümrük” konularında 8 eki bulunmaktadır.

1.1.3 Madrid ve Havana Sözleşmeleri

Paris Sözleşmesi sadece taraf devletler arasında geçerli olduğu için, taraf olmayan devletlerin uçaklarına ülkeleri üzerinden uçmayı yasaklamaktaydı. Ancak, uluslararası hava seyrüseferine engel olacak bu durum ikili antlaşmalar ile aşılmaya çalışılıyordu. Bu sebeple İspanya, Latin asıllı Günel Amerika devletlerine eşit şartlar altında yer alacakları bir havacılık sözleşmesi için Madrid'e davet ederek bir konferans düzenlemiştir. Arjantin, Bolivya, Brezilya, Dominik Cumhuriyeti, Ekvator, Guatemala, Honduras, İspanya, Kolombiya, Kosta Rika, Küba, Meksika, Nikaragua, Panama, Paraguay, Peru, Portekiz, San Salvador, Şili, Uruguay ve Venezuela olmak üzere toplam 21 ülke bu konferans sonucunda ortaya çıkan Madrid Sözleşmesi'ni 1 Kasım 1926 tarihinde imzalamış, ancak sözleşmeyi Dominik Cumhuriyeti, İspanya, Kosta Rika, Meksika ve Paraguay olmak üzere sadece 5 ülke onaylamıştır (Kılınç, 2011, s. 20).

Madrid Sözleşmesi, Paris Sözleşmesi ile teknik olarak benzerlik göstermekte olup, örneğin Madrid'de de bir hava seyrüsefer komisyonu kurulmuştur. İki sözleşme arasındaki az sayıdaki farklılardan biri ise Paris Sözleşmesi ile taraf devletlere farklı bir havacılık anlaşmasına dâhil olabilme hakkı verilmezken, Madrid Sözleşmesi taraflarına bu hak tanınmıştır. Diğer yandan, Madrid Sözleşmesi taraf devletlerine bu hakkın tanınması sözleşmenin önemini sarsıcı hale getirmiştir. Çünkü 1928 yılından

sonra birçok Güney Amerika devleti Havana Sözleşmesine taraf olmaya başlamışlardır. Sonuç olarak Madrid Sözleşmesi sivil havacılık tarihinde önemli bir rejim oluşturamamış, Madrid’de kurulan hava seyrüsefer komisyonu hiçbir zaman faaliyete geçememiştir (Kılınç, 2011, s. 20-21).

ABD İkinci Dünya Savaşının son dönemlerine kadar dış politikasında Monreo Doktrini’ne göre hareket etmiş, bu çerçevede Amerika kıtasında bulunan devletler, Avrupa ülkeleri ile fazla ilişki içerisinde bulunmamışlardır. Amerika kıtasında yer alan küçük devletler, Avrupa’daki güçlü devletlerin etkisinden uzaklaşmak amacıyla Monreo Doktrini kapsamında kurulan Panamerikan Birliğine üye olmuşlardır. Panamerikan Birliği’ne üye devletler aralarındaki işbirliğini geliştirmek amacıyla 1923 yılında Panamerika Ticari Havacılık Komisyonunu kurmuşlardır. Paris Sözleşmesi ve Madrid Sözleşmesine taraf olmayan Amerika Birleşik Devletleri’nin tüm Amerika devletlerini bir sözleşme altında toplamak amacına yönelik yapılan çalışmaların da katkısıyla, Panamerika Ticari Havacılık Komisyonu tarafından 1927 yılında hazırlanan taslak sözleşme 20 Şubat 1928 tarihinde Havana Sözleşmesi adıyla imzalanmıştır. Panamerikan rejimi olarak da anılan Havana Sözleşmesi ile Paris Sözleşmesi’nden farklı olarak daha liberal bir hava taşımacılığı sistemi oluşturulmuştur. Bu sözleşmede ticari hava araçları tarifeli ve tarifersiz olarak ayrılmamış, sivil hava araçlarına üye devletlerin hava sahalarında uçuş ve ticari sefer yapma hakkı tanınmıştır (Kılınç, 2011, s. 23-24).

Havana Sözleşmesi’nin herhangi bir eki bulunmamakta olup, tüm hususlara sözleşme metni içerisinde yer verilmiştir. Havana Sözleşmesi’nin hükümleri devlet hava araçlarına uygulanmamaktadır. Hava aracı ile ilgili düzenlemeler her ülkenin kendi kanunlarına göre yapılmaktaydı. Bu yüzden Havana Sözleşmesi bir bütünlük sunmamaktadır (Kane, 2007, s. 345).

1.1.4 Varşova Sözleşmesi

Büyük bir hızla gelişmekte olan sivil havacılık faaliyetleri nedeniyle, ulusal veya uluslararası alanda havayolu ile yapılan yolcu ve yük taşımalarından doğan hukuki durumlarda uygulanacak kuralların önemi giderek artmaya başlamıştır. Devletler hava seyrüseferi ve ulaştırma konularında düzenlenen sözleşmeler haricinde hava taşıyıcısının sorumluluğu ve diğer kuralların belirlenmesi amacıyla çeşitli konferanslar düzenlemişlerdir. Bu çalışmalar sonucunda Varşova Rejimi

olarak da anılan ‘‘Taşıyıcının Sorumluluğu erevesinde Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Varşova Sözleşmesi’’ 12 Ekim 1929 tarihinde 30 ülke tarafından imzalanmış, 13 Şubat 1933’te yürürlüğe girmiştir (Günel, 2010, s. 67). Daha sonraki yıllarda imzalayan ülke sayısı ise 108’e çıkmıştır. Türkiye ise, söz konusu Sözleşmeyi 1 Mart 1977 tarihinde 2073 sayılı yasa ile kabul etmiştir.

Uluslararası hava taşımacılığında taşıyıcının sorumluluğunun düzenlenmesi ve şartlarda birlik sağlanması amacıyla yapılan Varşova Sözleşmesi ile, esas itibariyle taşıma belgeleri, yük taşımada hukuki ilişkiler ve hava taşıyıcısının sorumluluğu ayrıntılı biçimde ele alınmaktadır. Varşova Sözleşmesi havacılık hukukuna ilişkin uluslararası sözleşmeler arasında en çok kabul gören sözleşmelerden biridir. Bu Sözleşme ile uluslararası taşımalarda yolcu bileti, bagaj ve benzeri taşıma evrakları, taşıyıcının kişi, mal ve gecikme sorumluluğu ve yargılama gücü ile ilgili üç önemli konu düzenlenmiştir. Varşova Sözleşmesi, uluslararası hava taşımacılığı üzerine hazırlanmış ilk detaylı sözleşme olup, 1955 yılında Lahey Protokolü ile Varşova Sözleşmesi’nin bazı maddeleri değişikliğe uğramış ve otuz devletin onayından sonra 1 Ağustos 1963 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Kane, 2007, s. 345).

1.2 Şikago Sözleşmesi

Paris Sözleşmesi’nin uluslararası hava ulaşımını düzenlemekteki yetersizliği, yeni teknik gelişmeler, ihtiyaçlar ve İkinci Dünya Savaşı sonrasında hava taşımacılığında meydana gelen politik ve teknik sorunların çözümüne esas genel düzenlemenin yapılması amacıyla bir konferans düzenlenmesi planlanmıştır.

1.2.1 Şikago Sözleşmesinin Hazırlık Çalışmaları

Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti 1944’ün ilk aylarında diğer müttefik devletler ile karşılıklı açıklayıcı tartışma ortamları sağlayarak, aralarında Türkiye’nin de yer aldığı 55 müttefik ve tarafsız ülkeye 1944 yılının Kasım ayı içerisinde, Amerika Birleşik Devletleri’nin Şikago kentinde çalışmalar yapmak üzere davetiyeler göndermiştir.

Söz konusu çalışmalara Suudi Arabistan daveti kabul etmediği için, Sovyetler Birliği ise davet edilmiş olmasına rağmen İspanya ve Portekiz gibi faşist hükümetlere sahip devletlerin konferansta yer almaları nedeniyle daveti kabul etmediği için konferansa katılmamıştır. Ayrıca, Japonya, Almanya, İtalya, Macaristan, Bulgaristan ve Romanya gibi mihver devletler savaş henüz tam anlamıyla sona ermediği için konferansa davet edilmemişlerdir.

1 Kasım 1944 ile 7 Aralık 1944 tarihleri arasında Amerika Birleşik Devletleri'nin Şikago kentinde yapılan çalışmalar sonucunda, 52 ülke temsilcisi tarafından hazırlanan "Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması" 7 Aralık 1944 tarihinde Washington D.C.'de ülkelerin imzasına açılmıştır. Türkiye, Şikago Sözleşmesi'ni 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı Kanunla onaylamıştır.

Konferans esnasında kapsamlı bir “Çok Taraflı Sözleşme” imzalanması öngörülmüş; ancak Amerika Birleşik Devletleri ve İngiltere gibi konferansın etkin katılımcıları arasındaki ekonomik ve siyasi rekabet nedeniyle bu düşünce ortadan kaybolmuştur. Kısaca açıklamak gerekirse, Amerika Birleşik Devletleri söz konusu dönemde hava aracı üretimi ve teknolojik tecrübe olarak dünyanın hâkim havacılık otoritesiydi. İkinci Dünya Savaşı esnasında ticari olarak en büyük rakibi olan Birleşik Krallık tüm havacılık bütçesini savaş uçakları yapımına ayırırken Amerika Birleşik Devletleri çok sayıda askeri kargo uçağı da üretmiştir. Bu nedenle İkinci Dünya Savaşı sonunda Amerika Birleşik Devletleri sivil hava taşımacılığına rahatça dönüştürülebilecek uçakların yer aldığı filolara sahip konuma gelmiştir. Konferans döneminde Amerikalı taşıyıcıların dünya ticari havacılığındaki oranı yaklaşık %72 iken İngiltere'nin oranı %12'dir (Günel, 2010, s. 74). Amerika Birleşik Devletleri'nin havacılıktaki öncü durumu diğer devletlerin rekabetten çekinmeleri nedeniyle kontrolsüz rekabet anlayışına korkuyla yaklaşmalarına sebep olmuştur.

1.2.2 Şikago Konferansında Devletlerin Yaklaşımları

Konferans çalışmalarında Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere, Kanada ve Avustralya yaklaşımları olmak üzere genel olarak dört yaklaşımın öne çıktığı görülmektedir.

Amerika Birleşik Devletleri'nin yaklaşımı hava sahasının serbest bırakılarak serbest bir rekabet ortamının sağlanması yönünde olmuştur. Amerika Birleşik Devletleri'ne göre, serbest girişim esas çerçevesinde kurulmuş olan havayolu

şirketleri uluslararası piyasayı yönetecek, otorite olarak ise sadece teknik konularda yetkili bir örgüt kurulacaktır. Amerika Birleşik Devletleri'nin yaklaşımında, liberal ideolojinin ürünü olan serbest ticaret ve ekonomik işbirliği ön plana çıkmaktadır. İskandinav ülkeleri de Amerika yaklaşımını desteklemişlerdir (Günel, 2010, s. 75).

İngiltere'nin yaklaşımı devletlerin kendi hava sahasında tam ve münhasır egemenliğinin sağlanması yönünde olmuş, Fransa da İngiltere'yi desteklemiştir. Ayrıca, uluslararası bir örgüt kurulması ve bu örgütün tarifeler, frekanslar, kapasiteler gibi konularda kararlar alması, dünya hava seyrüseferini yönetmesi, haksız rekabeti önleyici kararlar almaya yetkili olması ve hava taşımacılığını genel olarak organize etmesi savunulmuştur (Günel, 2010, s. 76).

Avustralya yaklaşımı, sivil havacılık düzeninin tam anlamıyla uluslararası hale getirilmesi için tek bir küresel havayolu kuruluşunun kurulmasını, düzenleme ve denetleme yetkilerine sahip bir uluslararası havacılık otoritesinin oluşturulmasını ve iç hat uçuşlarının devletlerin yetkilerine bırakılması gerektiğini savunmaktadır (International Civil Aviation Organization, 1944, s. 539-541).

Kanada ise, genel anlamda İngiltere'nin yaklaşımını desteklemiş ancak ekonomik düzenleme yetkisi olan bir uluslararası örgütün kurulmasını, buna ilaveten bölgesel yetkileri olan kurulların oluşturularak lisanslandırma işlemlerinin ve havacılık hizmetlerinin bu kurullarca yürütüleceği daha ayrıntılı bir modeli öne sürmüştür (International Civil Aviation Organization, 1944, s. 573).

1.2.3 Şikago Sözleşmesi'nin İçeriği

Konferans sonucunda devletlerin farklı yaklaşımlara sahip olmaları nedeniyle uzlaşma sağlanamamıştır. Bunun üzerine Hollanda, tarifeli hava hizmetleri konusunun Şikago Sözleşmesi taslağından çıkarılarak Transit ve Ulaştırma olmak üzere iki ayrı sözleşme metni olarak imza ve onay süreçlerine girmesini teklif etmiştir. Bu öneri katılımcı devletler tarafından kabul edilerek Son Metin (Final Act) hazırlanmış ve Liberya hariç tüm katılımcı devletler tarafından imzalanmıştır. Üzerinde anlaşılamayan meseleler İlave (Appendix) Sözleşmeler olarak düzenlenmiş, ayrıca teknik hususlar da taslak olarak metne bağlanmıştır.

Şikago Sözleşmesi olarak da anılan Anlaşmanın giriş bölümünde belirtilen amacı; uluslararası sivil havacılığın emin ve düzenli bir şekilde gelişebilmesi ve sivil havacılık hizmetlerinin, eşit imkânlar esası üzerine tesciliyle sağlam ve ekonomik bir

şekilde işletilebilmesi için bazı düzenlemeler hususunda mutabık kalınması şeklindedir (International Civil Aviation Organization, 2006).

Şikago Sözleşmesi, 96 maddelik toplam 4 kısımdan ve 18 Ek'ten (Annex) oluşmakta olup, uluslararası sivil havacılığın esaslarını düzenleyen ve uluslararası hava hukukunun ana kurallarını belirleyen temel bir metindir. Sözleşmeye 2013 yılında bir Ek daha ilave edilerek toplam Ek sayısı 19 olmuştur. (Tablo 1.1)

Tablo 1.1: Şikago Sözleşmesinin ekleri.

No	Başlık	Son Değişiklik Numarası ve Tarihi
Ek 1 Annex 1	Personel Lisansları <i>Personnel Licensing</i>	No.172, 14 Temmuz 2014
Ek 2 Annex 2	Hava Kuralları <i>Rules of the Air</i>	No.44, 15 Temmuz 2013
Ek 3 Annex 3	Uluslararası Hava Navigasyonu için Meteorolojik Hizmeti <i>Meteorological Service for International Air Navigation</i>	No.76, 15 Temmuz 2013
Ek 4 Annex 4	Havacılık Haritaları <i>Aeronautical Charts</i>	No.58, 14 Temmuz 2014
Ek 5 Annex 5	Hava ve Yer Operasyonları için Ölçüm Birimleri <i>Units of Measurement to be Used in Air and Ground Operations</i>	No.17, 12 Temmuz 2010
Ek 6 Annex 6	Hava Aracı Operasyonu <i>Operation of Aircraft</i> Kısım I – Uluslararası Ticari Hava Taşımacılığı – Uçaklar <i>Part I – International Commercial Air Transport – Aeroplanes</i> Kısım II – Uluslararası Genel Havacılık - Uçaklar <i>Part II – International General Aviation – Aeroplanes</i> Kısım III – Uluslararası Operasyonlar – Helikopterler <i>Part III – International Operations – Helicopters</i>	No.38, 14 Temmuz 2014 No.33, 14 Temmuz 2014 No.19, 14 Temmuz 2014
Ek 7 Annex 7	Uçaklar için Milliyet ve Tescil İşaretleri <i>Aircraft Nationality and Registration Marks</i>	No.6, 16 Temmuz 2012
Ek 8 Annex 8	Uçağın Uçuşa Elverişliliği <i>Airworthiness of Aircraft</i>	No.102, 12 Temmuz 2010
Ek 9 Annex 9	Kolaylıklar <i>Facilitation</i>	No.24, 29 Mart 2014
Ek 10 Annex 10	Havacılık Haberleşmesi <i>Aeronautical Telecommunications</i> Cilt I – Radyo Seysürefer Yardımcıları <i>Volume I – Radio Navigation Aids</i> Cilt II – Haberleşme Prosedürleri (PANS durumu ile olanlar dâhil) <i>Volume II – Communication Procedures including those with PANS Status</i> Cilt III – Haberleşme Sistemleri <i>Volume III – Communications Systems</i> Cilt IV – İzleme Radarı ve Çarpışma Önleme Sistemleri <i>Volume IV – Surveillance Radar and Collision Avoidance Systems</i> Cilt V – Havacılık Radyo Frekans Spektrum Kullanımı <i>Volume V – Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilization</i>	No.89, 14 Temmuz 2014 No.89, 14 Temmuz 2014 No.89, 15 Temmuz 2013 No.89, 14 Temmuz 2014 No.89, 15 Temmuz 2013
Ek 11 Annex 11	Hava Trafik Hizmetleri <i>Air Traffic Services</i>	No.49, 15 Temmuz 2013
Ek 12 Annex 12	Arama ve Kurtarma <i>Search and Rescue</i>	No.18, 16 Temmuz 2007
Ek 13 Annex 13	Hava Aracı Kaza ve Olay Soruşturmaları <i>Aircraft Accident and Incident Investigation</i>	No.14, 15 Temmuz 2013
Ek 14 Annex 14	Havaalanları <i>Aerodromes</i> Cilt I – Havaalanı Tasarımı ve İşletimi <i>Volume I – Aerodrome Design and Operations</i> Cilt II – Heliportlar <i>Volume II – Heliports</i>	No.12, 15 Temmuz 2015 No.6, 14 Temmuz 2014
Ek 15 Annex 15	Havacılık Bilgi Servisleri <i>Aeronautical Information Services</i>	No.38, 14 Temmuz 2014

Tablo 1.1 (Devam): Şikago Sözleşmesinin Ekleri

Ek 16 <i>Annex 16</i>	Çevresel Koruma Environmental Protection Cilt I – Hava Aracı Gürültüsü Volume I – Aircraft Noise Cilt II – Hava Aracı Motor Emisyonları Volume II – Aircraft Engine Emissions	No.11B, 14 Temmuz 2014 No.8, 14 Temmuz 2014
Ek 17 <i>Annex 17</i>	Güvenlik: Yasa Dışı Müdahale Eylemlerine Karşı Uluslararası Sivil Havacılığın Korunması <i>Security: Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference</i>	No.14, 14 Temmuz 2014
Ek 18 <i>Annex 18</i>	Tehlikeli Maddelerin Havayolu ile Emniyetli Taşınması <i>The Safe Transport of Dangerous Goods by Air</i>	No.12, 13 Temmuz 2015
Ek 19 <i>Annex 19</i>	Emniyet Yönetimi <i>Safety Management</i>	İlk baskı, 15 Temmuz 2013

Sözleşmenin birinci kısmı, hava seyrüseferi ile ilgili genel esasları, ikinci kısmı, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (International Civil Aviation Organization / ICAO) kuruluşunu, üçüncü kısmı, havayolları ve havalimanları gibi tesislerle ilgili devlet sorumluluklarını ve dördüncü kısmı, Nihai Hükümler başlığı ile anlaşmanın imzası, yürürlüğe girişi gibi genel konuları içermektedir.

Son Metin'e ilave olarak, Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi (Interim Agreement on International Civil Aviation), Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Convention on International Civil Aviation), Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Sözleşmesi (International Air Services Transit Agreement), Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi (International Air Transport Agreement) ve Teknik Ekler Tasarısı (Draft Technical Annexes) kabul edilerek imza ve onaya sunulmuştur.

Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi, Konferans sırasında 39 devlet tarafından imzalanmış, daha sonra bu sayı 53'e yükselmiştir. Söz konusu Sözleşme, Türkiye'de 6 Haziran 1945 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Sözleşmesi (International Air Services Transit Agreement) altı maddeden oluşmakta olup, Sözleşme ile her bir taraf devlet diğer taraf devletlere tarifeli seferlerde 1. trafik hakkı olan transit geçiş hakkı ile 2. trafik hakkı olan teknik iniş hakkını tanımaktadır. ABD Hükümeti'nin verilerine göre bu sözleşmeye üye devlet sayısı 130 olup, bu sayı hava sahasından transit geçiş hakkının yaygın bir şekilde kabul edildiğini göstermektedir. Diğer yandan, Endonezya, Çin, Kanada ve Rusya gibi geniş coğrafi alana sahip devletler bu sözleşmeye taraf değildirler.

Beş Özgürlük Sözleşmesi olarak da anılan Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi (International Air Transport Agreement) ile her bir taraf devlet diğer taraf

devletlere 2.1.2.2 bölümünde ele alınan trafik haklarından ilk beş trafik hakkını sağlamaktadır. ABD Hükümeti'nin verilerine göre bu sözleşmeye üye devlet sayısı 11 olup bu devletler Bolivya, Burundi, El Salvador, Etiyopya, Hollanda, Honduras, Kosta Rika, Liberya, Paraguay, Türkiye, Yunanistan'dır. Türkiye bu sözleşmeyi 6 Haziran 1945'te imzalamıştır.

1.2.4 Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu

Şikago Sözleşmesi en çok üç yıllık bir süre için, teknik ve danışma nitelikli "Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonunun" (Provisional International Civil Aviation Organization / PICA0) kurulmasını düzenlemekteydi. Geçici sözleşmenin 4 Nisan 1947 yılında yürürlükten kalkmasıyla Merkezi Kanada'nın Montreal kentinde bulunan PICA0 yerine Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (International Civil Aviation Organization / ICAO) adı altında uluslararası bir organizasyon kurulmuş ve çalışmalarına başlamıştır (Kane, 2007, s. 350).

ICAO'nun Montreal'deki merkezi dışında Kuzey ve Merkez Amerika Bölgeleri için Meksika'nın Meksiko kentinde, Güney Amerika Bölgesi için Peru'nun Lima kentinde, Kuzey Atlantik ve Avrupa Bölgesi için Fransa'nın Paris kentinde, Orta Doğu Bölgesi için Mısır'ın Kahire kentinde, Batı ve Merkez Afrika Bölgesi için Senegal'in Dakar kentinde, Güney ve Doğu Afrika Bölgesi için Kenya'nın Nairobi kentinde ve son olarak Asya ile Pasifik Bölgeleri için Tayland'ın Bangkok kentinde olmak üzere toplam 7 ayrı bölge ofisi bulunmaktadır.

Şikago Sözleşmesi'nin 2. bölümünde 43. ve 66. maddeleri arasında ICAO'nun oluşumuna ilişkin hükümler yer almakta olup, bu maddelerde ICAO'nun hükümetler arası bir örgüt olarak kurumsal yapısı, organları ve amaçları açıklanmıştır. ICAO'nun organları, Genel Kurul, Konsey, Genel Sekreterlik, Hava Seyrüsefer Komisyonu, Hava Ulaşım Komitesi, Teknik İşbirliği Komitesi, Yasadışı Müdahale Komitesi, Hukuk Komitesi, Finans Komitesi, İnsan Kaynakları Komitesi ve Ortak Destek Komitesi'dir (International Civil Aviation Organization, 2015). Şikago Sözleşmesi'nin 44. maddesinde ICAO'nun amaçlarına aşağıdaki şekilde yer verilmektedir:

"Örgütün hedef ve amaçları, uluslararası hava seyrüseferinin ilke tekniklerinin geliştirilmesi ve uluslararası hava taşımacılığının tasarımının ve gelişiminin cesaretlendirilmesi için,

- 1) Uluslararası sivil havacılığın tüm dünyada düzenli ve emniyetli bir biçimde büyümesini temin etmek (Madde 44/a),
- 2) Uluslararası sivil havacılık için havayolları, havaalanları ve hava seyrüsefer imkanlarının gelişimini teşvik etmek (Madde 44/c),
- 3) Emniyetli, düzenli, etkili ve ekonomik hava taşımacılığını dünya insanların ihtiyaçları ile buluşturmak (Madde 44/d),
- 4) Makul olmayan rekabetten kaynaklanan ekonomik kaybın önlenmesini sağlamak (Madde 44/e),
- 5) Sözleşmeciler devletlerin haklarına tam olarak itibar edilmesini ve her sözleşmeciler devletin uluslararası havayolu işletmesi için fırsat eşitliğine sahip olmasını sağlamak (Madde 44/f),
- 6) Sözleşmeciler devletler arasında ayrımcılıktan kaçınmak (Madde 44/g),
- 7) Uluslararası hava seyrüseferinde uçucu emniyetini ilerletmek (Madde 44/h),
- 8) Genel anlamda uluslararası sivil havacılığın her açıdan gelişimini desteklemektir (Madde 44/i).” (Günel, 2010, s. 86)

Hava araçlarının, birbirinden farklı birçok ülkenin hava sahasını kullanmak durumunda olması nedeniyle, dünya ülkeleri ICAO çatısı altında hızla toplanmaya başlamışlar ve Ekim 2015 itibariyle 191 devletin üyesi olduğu ICAO, sivil havacılığın her sahada uluslararası standart ve kurallarını tespit eden ve uygulanmasını sağlayan bir kuruluş durumuna gelmiştir (Tablo 1.2). Böylelikle, uluslararası sivil havacılığın emniyetli ve düzenli bir şekilde gelişebilmesi ve sivil havacılık hizmetlerinin eşit imkânlar esası üzerine tescili ile sağlam ve ekonomik bir şekilde işletilebilmesi için bazı prensip ve düzenlemeler hususunda üye ülkelere mutabık kalınması sağlanmıştır.

Şikago Sözleşmesi'nin 91 ve 93 bis maddelerine göre sadece devletler ICAO'ya üye olabilmektedir. Bu maddeler nedeniyle, uluslararası örgütler ICAO'ya üye olamamaktadırlar. Ancak, ICAO tarafından düzenlenen uluslararası toplantılar ve çalışmalarda uluslararası örgütler gözlemci üye sıfatıyla yer alabilmektedirler (Günel, 2010, s. 84).

Tablo 1.2: ICAO'ya üye ülkeler (International Civil Aviation Organization, 2015).

ABD	Fiji	Kongo Demokratik Cumhuriyeti	Portekiz
Afganistan	Fildişi Sahilleri	Kostarika	Romanya
Almanya	Filipinler	Kuveyt	Ruanda
Andorra	Finlandiya	Kuzey Kore	Rusya Federasyonu
Angola	Fransa	Küba	Saint-Kitts ve Nevis
Antigua ve Barbuda	Gabon	Laos	Saint-Lucia
Arjantin	Gambiya	Lesotho	Saint-Vincent ve Grenadines
Arnavutluk	Gana	Letonya	Salomon Adaları
Avustralya	Gine	Liberya	Samoa
Avusturya	Gine	Libya	San Marino
Azerbaycan	Bissau	Litvanya	Sao Tome ve Principe
Bahamalar	Grenada	Lübnan	Senegal
Bahreyn	Guatemala	Lüksemburg	Seyşeller
Bangladeş	Guyana	Macaristan	Sırbistan
Barbados	Güney Afrika Cumhuriyeti	Madagaskar	Sierra Leone
Belçika	Güney Kıbrıs Rum Kesimi	Makedonya Cumhuriyeti	Singapur
Belize	Güney Kore	Malawi	Slovakya
Benin	Güney Sudan	Maldivler	Slovenya
Beyaz Rusya	Gürcistan	Malezya	Somali
Bhutan	Haiti	Mali	Sri Lanka
Birleşik Arap Emirlikleri	Hırvatistan	Malta	Sudan
Bolivya	Hindistan	Marshall Adaları	Surinam
Bosna-Hersek	Hollanda	Mauritius	Suriye
Botsvana	Honduras	Meksika	Suudi Arabistan
Brezilya	Irak	Mısır	Swaziland
Brunei	İngiltere	Mikronezya	Şili
Bulgaristan	İran	Moğolistan	Tacikistan
Burkina Faso	İrlanda	Moldova	Tanzanya
Burundi	İspanya	Monako	Tayland
Cape Verde	İsrail	Moritanya	Togo
Cezayir	İsveç	Mozambik	Tonga
Cibuti	İsviçre	Myanmar	Trinidad ve Tobago
Cook Adaları	İtalya	Namibya	Tunus
Çad	İzlanda	Nauru	Türkiye
Çek Cumhuriyeti	Jamaika	Nepal	Türkmenistan
Çin	Japonya	Nijer	Uganda
Danimarka	Kamboçya	Nijerya	Ukrayna
Dominik Cumhuriyeti	Kamerun	Nikaragua	Uruguay
Doğu Timor	Kanada	Norveç Oman	Ürdün
Ekvator	Karadağ	Orta Afrika Cumhuriyeti	Vanuatu
Ekvator Ginesi	Katar	Özbekistan	Venezuela
El Salvador	Kazakistan	Pakistan	Vietnam
Endonezya	Kenya	Palau	Yemen
Eritre	Kırgızistan	Panama	Yeni Zelanda
Ermenistan	Kiribati	Papua Yeni Gine	Yunanistan
Estonya	Kolombiya	Paraguay	Zambiya
Etyopya	Komorlar	Peru	Zimbabve
Fas	Kongo	Polonya	

1.2.5 Şikago Sözleşmesinin Önemli Maddeleri

Şikago Sözleşmesi içeriğinde havacılıkta tekdüzeliğin sağlanmasını teminen önemli görülen bazı kavramlar tanımlanmış ve tüm dünyada aynı şekilde kullanılması ve anlaşılması için bir altyapı oluşturulmuştur.

Şikago Sözleşmesinin dibacesinde uluslararası sivil havacılığın ilerideki gelişiminin dünya milletleri ve dünya insanları arasındaki kardeşliği ve anlayışı daha da artıracığının altı çizilmiştir.

Konferans çalışmalarının sonucunda, 1919'da imzalanan Paris Sözleşmesi'nde de "egemenlik (sovereignty)" kavramı ile ilgili olarak yer alan "Devletlerin ülkeleri üzerindeki hava sahalarında tam ve mutlak egemenliği ilkesi" uluslararası sivil havacılığın temel hukuki ilkesi olarak benimsenmiş ve Şikago Sözleşmesi'nin 1. maddesinde hükme bağlanmıştır (International Civil Aviation Organization, 2006).

Sözleşmenin 2. maddesinde "ülke" kavramı, devletin hâkimiyeti, egemenliği, koruması ve vekâleti altında bulunan kara parçası ve ona bitişik durumdaki karasuları olarak tanımlanmıştır. Bu çerçevede, bir devletin hava ülkesi, söz konusu yer ülkesinin üzerinde yükselen ve uzayla sınırlanan hava sahasıdır. Şikago Sözleşmesi'nde uluslararası hava sahası konusunda açık bir hüküm yer almamakla birlikte, uluslararası hava sahası, hiçbir devletin egemenliği altında bulunmayan yerlerin üzerindeki hava sahası olup, bu sahada serbestlik rejimi geçerlidir (International Civil Aviation Organization, 2006).

Sözleşmenin "Tarifersiz Uçuş Hakkı" başlıklı 5. maddesi, taraf devletlerden her biri diğer taraf devletlere ait olup tarifeli milletlerarası servislerde çalışamayan hava nakil vasıtalarına, bu konvansiyon maddelerine uygunluk şartıyla, önceden müsaade alınmasına lüzum kalmaksızın, ülkesi dâhiline girmek veya ülkesi üzerinden durmadan uçmak ve seyrüseferden gayri maksatlarla iniş yapmak hakkını tanımlamaktadır (International Civil Aviation Organization, 2006).

Sözleşmenin "Tarifeli Hava Servisleri" başlıklı 6. maddesinde, hiçbir tarifeli uluslararası hava servisi, üzerinden uçulan veya inilen ülkenin, devletin özel izni olmaksızın ve bu izinde belirtilen şartlara uyulmaksızın gerçekleştirilmeyeceği hükmü yer almaktadır (International Civil Aviation Organization, 2006).

Sözleşmenin "Kabotaj" başlıklı 7. maddesi, taraf devletlerden her birinin, kendi ülkeleri içerisinde bir noktadan bir noktaya, bir ücret karşılığı yolcu, yük ve posta taşıma hakkını, bir diğer taraf devlete vermeme hakkına sahip olduğunu belirtmektedir. Ayrıca, taraf devletlerden her birinin böyle bir hakkı diğer bir devlete veya diğer bir devletin havayoluna özel bir ayrıcalıkla vermemesini ve diğer bir devletten böyle bir ayrıcalık talep etmemesini kabul ettiğini hükme bağlamaktadır (International Civil Aviation Organization, 2006).

Sözleşmenin 17. ve 18. maddeleri, tabiiyet (nationality) hususlarını düzenlemektedir. Buna göre, hava araçları tescil edildikleri devletin tabiiyetindedirler. Bir hava aracı, birden fazla devlete tescil edilemez; ancak tescilin bir diğer devlete nakli mümkün olabilmektedir (International Civil Aviation Organization, 2006).

Sözleşmenin 68. maddesi ile, havaalanlarının hukuki durumuna yer verilmektedir. Sözleşmenin “Havaalanları (Aerodromes)” başlıklı 14 numaralı ekinin (Annex 14) son şeklinde, havaalanı (aerodrome) terimi, tamamen veya kısmen hava araçlarının gelişi, kalkışı ve yüzey hareketi için kullanılması öngörülen, karada veya suda belirlenmiş bir alan (herhangi bir bina, tesisat ve teçhizat dahil) olarak tanımlanmaktadır. Sözleşmenin 68. maddesine göre taraf devletlerden her biri Sözleşme hükümlerine bağlı olarak kendi ülkesi dâhilindeki havaalanlarından uluslararası sivil hava trafiğine açık olanları belirleyebilmektedir (International Civil Aviation Organization, 2006).

Son olarak, burada yer vereceğimiz Şikago Sözleşmesi’nin bir diğer önemli maddesi devlet hava aracı ile sivil hava aracının ayırımına yer verilen 3. maddedir. Bu ayırma Paris Sözleşmesi’nin 30 ve 31. maddelerinde de yer verilmiştir. Sözleşmeye göre devlet hava araçlarından anlaşılması gereken askeri, gümrük ve polis hizmetlerinde kullanılan hava araçlarıdır. 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun 12 Temmuz 2013’te değiştirilen 3. maddesinde devlet hava aracı” terimi, devletin askerlik, güvenlik, gümrük ve orman yangınları ile mücadele hizmetlerinde kullandığı hava araçları olarak tanımlanmaktadır. Literatürde ve uygulamanın genelinde ise devlet hava aracı, bir devletin hükümeti tarafından işletilen ve/veya sahip olunan hava aracı olarak kabul edilmektedir. Şikago Sözleşmesi’ne göre sözleşme hükümlerinin devlet hava araçlarına uygulanmayacağı açıkça belirtilmektedir. Dolayısıyla, Şikago Sözleşmesi yalnızca sivil hava araçlarına uygulanabilmektedir (International Civil Aviation Organization, 2006).

1.3 Avrupa Sivil Havacılık Konferansı

Avrupa Konseyi’nin tavsiyesi ve ICAO’nun desteği ile, Türkiye’nin de aralarında yer aldığı 17 Avrupa devletinin katılımıyla 21 Nisan – 8 Mayıs 1954 tarihleri arasında Fransa’nın Strazburg kentinde, Avrupa Hava Taşıma

Koordinasyonu Konferansı (The Conference on Co-ordination of Air Transport in Europe / CATE) düzenlenmiştir (The Postal History of ICAO, 2015).

Konferans sonucunda tarifeli seferlerle ilgili olarak herhangi bir sonuca ulaşılamamış, ancak emniyetli, verimli ve sürdürülebilir bir Avrupa hava ulaştırma sisteminin sürekli gelişimini artırma amacı ile Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (European Civil Aviation Conference / ECAC) adında bir kuruluşun 1955 yılı sonlarında kurulmasına karar verilmiştir. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'na Ekim 2015 itibarıyla Türkiye de dâhil olmak üzere 44 Avrupa ülkesi üye olmuştur.

Avrupa Sivil Havacılık Konferansı, emniyetli, güvenli, etkili ve kaliteli Avrupa hava taşımacılık sisteminin sürekli gelişimine katkıda bulunmayı amaçlamakta ve Avrupa'daki havacılık şirketlerinin ve yolcuların güvenliğini sağlamaya yönelik Avrupa havayolu şirketlerinin hava araçlarının uçuş yaptığı her yerde terörizm tehdidine karşı bağışıklık kazanması yönünde çalışmalar yürütmektedir. Ayrıca, gelişmekte olan ülkelere de uluslararası gerekliliklere uyum açısından açıklarını kapatmaları konusunda gerekli desteği sunmaktadır.

ECAC üyesi ülkeler arasında sivil havacılık uygulama ve politikalarının uyumlaştırılması ile üye ülkeler ve diğer ülkeler arasında politik sorunların giderilmesine katkıda bulunmak da ECAC'ın çalışmaları arasında yer almaktadır. Ayrıca, Avrupa'da hava taşımacılığının liberalleşmesi, Avrupa hava sahasındaki trafik artışına yönelik çalışmalar, çevre korumasına ilişkin düzenlemeler, hava taşımacılığında uçuş kuralları ve emniyetinin geliştirilmesi, kazaların önlenmesi ve hava taşımacılığına yönelik kanun dışı eylemlerin önlenmesi gibi konularda çeşitli alt çalışma grupları vasıtasıyla çalışmalar yürütülmektedir.

1.4 Tokyo Sözleşmesi

Hava aracında suç teşkil eden fiillerle ilgili yetki ve kapsam meselesinin çözülmesi amacıyla Uluslararası Hukuk Komisyonu konuyu birçok kez gündeme getirmiştir. Uluslararası Ceza Hukuku Derneğinin 1957 yılında gerçekleştirilen kongresinde bu konu tartışılmıştır. Neticede, son şekli ICAO Hukuk Komitesi tarafından verilmek kaydıyla, sözleşme tasarısı 14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da yapılan uluslararası konferansta görüşülmüştür (Günel, 2010, s. 146).

Tokyo Konferansı esnasında failin yargılanması veya iadesi gibi işlemlerde hangi devletin hangi koşulda yetkili olması ile ilgili olarak bir çok teori ortaya atılmıştır. Bunlar, olay hangi devletin hava sahasında oluşmuşsa o devletin ulusal mahkemelerinin yetki sahibi olması gerektiğinin savunulduğu ülkesellik teorisi, uçağın tescilli olduğu devletin yargı yetkisine sahip olması gerektiğinin savunulduğu ulusal yetki teorisi, suçun etkilerinin esas alındığı karma teori, hava aracının hangi devletin ülkesinden kalkış yaptığının esas alındığı kalkış yeri teorisi ve son olarak hava aracının iniş yaptığı devletin esas alındığı iniş alanı teorisidir.

Taraf devletlerden birinde tescil edilmiş bir uçaktaki bir kişi tarafından, uçuş halinde veya açık denizde veya herhangi bir devletin ülkesi dışındaki bir bölgede; ceza kurallarını ihlal eden suçlara ve uçağa, yolculara veya eşyalara karşı gerçekleştirilen fiillere yönelik uygulanacak yetki sorununu düzenleyen ve Tokyo Sözleşmesi olarak anılan metin, 4 Aralık 1969 tarihinde “Hava Araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme” adı altında yürürlüğe girmiştir. Sözleşmeye 2015 yılı itibariyle 186 devlet taraf olmuştur.

Tokyo Sözleşmesi, ilgili kişiler hakkında doğrudan hak ve yükümlülük doğuran, kendiliğinden icra kabiliyetine sahip çok taraflı uluslararası bir sözleşmedir. Sözleşme hükümleri, ceza kanunlarını ihlal eden suçlar dışında bir suç teşkil etsin veya etmesin hava aracının veya içindeki çalışanların ve malların güvenliğini tehlikeye düşüren hava aracının içindeki düzen ve disiplini bozan eylemlere uygulanmaktadır. Bu kapsamda, uçuş güvenliğinin sağlanması açısından suç teşkil etmese dahi bu sözleşme ile kaptan pilota bir takım önlemler alma hakkı tanınmaktadır.

Kaptan pilot tanımı, ilgili uluslararası ve ulusal mevzuatta detaylı bir şekilde yapılmamıştır. Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A)’nde kaptan pilot, uçuş süresince uçağın her türlü harekâtından sorumlu ve belirli ehliyete sahip pilot olarak yüzeysel şekilde tanımlanmıştır (T.C. Resmi Gazete, 2013). Genel olarak sorumluluk ve görevlerini dikkate alırsak kaptan pilotu, yetkili makamlar tarafından düzenlenmiş geçerli bir uçuş lisansına sahip, ilgili ulusal ve uluslararası mevzuat çerçevesinde hava aracının sevk ve idaresinden birinci derece sorumlu, olağanüstü durumlarda gerekli tedbirleri almaya yetkili kişi olarak tanımlamamız mümkündür. Tokyo Sözleşmesi ile hava aracında işlenen veya işlenmek üzere olan suçlara ve diğer bazı eylemlere üzerinde uçulan devletin güvenlik makamları müdahale edemeyecek durumda olduğunda öncelikle hava aracının pilotuna ve onun izni

çerçevesinde diğerk kişilere kolluk gücü yetkisi tanınmaktadır. Buna göre kaptan pilota, hava aracında bulunan bir şahıs veya şahıslar tarafından uçuş emniyetini tehlikeye atacak nitelikte bir eylem işlendiğine veya işlenmek üzere olduğuna ilişkin makul sebeplere sahip ise, yakalama ve alıkoyma da dahil olmak üzere gerekli tedbirleri alma hakkı tanınmıştır. Söz konusu tedbirleri almak için gerekli durumlar Tokyo Sözleşmesinin altıncı maddesi ile belirlenmiştir.

Tokyo Sözleşmesinin üçüncü maddesi gereğince, devletlerin ulusal kanunları esas, bu sözleşmenin hükümleri ise talidir. Ayrıca, Tokyo Sözleşmesinin hükümleri askeri amaçlarla ve gümrük veya polis hizmetlerinde kullanılan hava araçlarına uygulanmamaktadır.

1.5 Lahey Sözleşmesi

1960'larda artan politik amaçlı terörist hareketlerden dolayı, uçak kaçırma olayları ciddi bir boyuta ulaşmış, bu nedenle ICAO'nun önderliğinde bu tip eylemleri önlemek ve bastırmak amacıyla Lahey Sözleşmesi olarak bilinen "Uçakların Yasa Dışı Eylemlerle Ele Geçirmesiyle Mücadele Sözleşmesi" 16 Aralık 1970 tarihinde Hollanda'nın Lahey kentinde imzalanmıştır. Bu Sözleşme ile uçağa yasadışı el koyma eylemi tanımlanmış, taraf devletler ağır cezalarla cezalandırma sorumluluğunu üstlenmiş ve bu tür suçların bir listesi oluşturulmuştur. Lahey Sözleşmesi'nde Tokyo Sözleşmesi'nin aksine uçuş öncesi eylemler hakkında hangi koşullar altında yargılama yapılabileceği ve nasıl cezalar verilmesi gerektiğine yer verilmemiştir (Günel, 2010, s. 153).

Lahey Protokolünden sonra, uluslararası taşımaların taşıma sözleşmesine taraf olan taşıyıcıdan başka bir hava taşıyıcısı tarafından yerine getirildiği dikkate alınarak fiili taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen bir sözleşme 1961 yılında Guadalajara'da toplanan diplomatik bir konferansta kabul edilmiş Guadalajara Sözleşmesi imzalanmıştır. Bu sözleşmenin tarafı olan taşıyan ile filli taşıma arasındaki ilişki yani kira, komisyon ve benzeri konular ne tür bir sözleşmeye dayanırsa dayansın filli taşıyanın sorumluluğunu birinci maddesi ile kapsamına almaktadır. Böylelikle, hava taşıma sözleşmesi yapan kişi fiili hava taşıyanına karşı korunmuş olmaktadır.

Yolcu taşımalarına ilişkin temel değişiklikler ise 1971 yılında Guatemala City Protokolü ile düzenlenmiştir. Protokolün yürürlüğe girmesi için otuz devletin onay belgelerini ICAO'ya bildirmeleri gerekmektedir (International Civil Aviation

Organization, 1971, s. 10 - madde 19). Ancak, Guatemala City Protokolü sadece yedi devletin onay belgesini ICAO'ya sunmuş olması nedeniyle yürürlüğe girmemiştir (Günel, 2010, s. 160).

1.6 Avrupa Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi ve Bonn Bildirisi

Uçuş güvenliği konusunda ICAO'nun yapmış olduğu çalışmaların yanı sıra Avrupa'da da bölgesel mahiyette yapılmış ancak evrensel etkili metinler ortaya çıkmıştır. Örneğin, 22 Ocak 1977 tarihli Avrupa Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi (European Convention on the Suppression Terrorism) suçların iadesi prosedürünü teşvik etmekte ve siyasi suçlu tanımını sınırlamaktadır (Günel, 2010, s. 154).

1978 yılında yapılan Bonn Bildirisi, G-7 (ABD, Kanada, Birleşik Krallık, Fransa, Almanya, İtalya, Japonya) olarak isimlendirilen endüstrileşmiş devletlerin başkanları tarafından Bonn Ekonomi Zirvesi esnasında hava aracı kaçırma olaylarına ilişkin yapılan açıklamadır. Bu bildiri uluslararası hukuk açısından herhangi bir hak ve yükümlülük doğurmamaktadır. Ancak bu bildiri de uçuş güvenliği ile ilgili mevcut uluslararası sözleşmelere uymayan devletler hakkında onlarla uçuş trafiğini kaldırmak gibi bir takım ortak önlemler alınacağı belirtilmiştir. G-7 ülkelerinin dünya havayolu trafiğinin %70'inden fazlasını gerçekleştirmesi sebebiyle bu açıklama güçlü bir etki yaratmıştır. Diğer yandan, söz konusu devletlerin bu tür bir yaptırım uygulamaları halinde Şikago rejiminden doğan yükümlülüklerine aykırı bir durumun meydana gelip gelmediği tartışmasını ortaya çıkarmıştır (Günel, 2010, s. 154).

1.7 Montreal Sözleşmesi

Hava aracına karşı yasa dışı eylem ve sabotaj fiilinin Lahey ve Tokyo Sözleşmelerinde yer almamasından kaynaklanan eksiklik, ICAO nezdinde yeni bir uluslararası metin üzerinde çalışılmasına sebep olmuştur.

Tam adı "Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Sözleşme" olan ve 28 Eylül 1971 tarihinde Kanada'nın Montreal kentinde imzaya açılan Montreal Sözleşmesi ile yasadışı eylem olarak nitelendirilen herhangi bir olaya teşebbüs etme ya da bu tür eylemlere suç ortağı

olma suç olarak kabul edilmiş ve taraf devletler bu suçları ağır cezalarla cezalandırma sorumluluğunu üstlenmiştir.

1980’li yılların ortalarında Frankfurt, Tokyo, Roma, Münih ve Viyana Havalimanlarında baş gösteren bombalı saldırılar sonucu, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) tarafından havacılık güvenliğine yönelik çalışmalar arttırılmış ve 24 Şubat 1988 tarihinde 1971 Montreal Sözleşmesinin hükümlerini havaalanlarını kapsayacak biçimde genişleten “Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Sözleşmeye Ek Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Havalimanlarında Yasa Dışı Şiddet Eylemlerinin Bastırılmasına İlişkin Protokol” yayımlanmıştır.

21 Aralık 1988 tarihinde İskoçya’nın Lockerbie kentinde Pan-Am Havayollarına ait bir uçağın plastik patlayıcı bomba ile düşürülmesi sonrasında Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi 14 Haziran 1989 tarihinde aldığı bir karar ile Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı’ndan bu konuda bir çalışma yapmasını istemiş ve tasarı metni Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı tarafından hazırlanan “Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla İşaretlenmesi Sözleşmesi” 1 Mart 1991 tarihinde imzalanmıştır. Bu sözleşmeye taraf olan devletler, kendi topraklarında işaretsiz patlayıcıların üretimini yasaklamak ve önlemek için gerekli ve etkili her türlü tedbiri alma sorumluluğunu üstlenmişlerdir (Günel, 2010, s. 155).

Uluslararası hava ulaşımının düzenlenmesi ile ilgili olarak ICAO tarafından çalışmalar yürütülmektedir. ICAO bu kapsamda tavsiye kararları, rehber dokümanlar, standartlar ve tavsiye edilen uygulamalar (SARPs) yayımlamaktadır. 1994 yılında birçok ülkenin ve uluslararası kuruluşun katılımı ile, “Uluslararası Hava Ulaşımının Düzenlenmesi: Günümüz ve Gelecek (International Air Transport Regulation: Present and Future)” üzerine düzenlenen 4. Dünya Hava Ulaşım Konferansı (Worldwide Air Transport Conference / 4) sonucunda ICAO tarafından konu hakkında düzenlenen karar ve tavsiyelerinin uygulanmasına yönelik tavsiye kararı alınmıştır (International Civil Aviation Organization, 2008, s. 1/20).

İKİNCİ BÖLÜM

HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMALARI

Havayolu taşımacılığının uluslararası özelliklere sahip olması sebebiyle bir ülkedeki emniyet sorunu başka bir ülkedeki insanların emniyetini kolaylıkla tehdit edebilmektedir. Bu nedenle hava ulaştırması uluslararası alanda en fazla teknik düzenlemelere sahip sektörlerin başında gelmektedir. Bu nedenle teknik düzenlemeler havayolu işletmelerini dünyanın her yerinde benzer ve eşit bir biçimde etkilemektedir. Diğer yandan, ekonomik düzenlemeler her pazarı farklı şekilde etkilemekte, farklı rekabet koşulları yaratmakta ve dolayısıyla havayolu işletmelerine etkileri de farklılaşmaktadır. Havayolu taşımacılığı kapsamında ekonomik düzenlemelere konu olan unsurlar, pazara erişim, pazara giriş, mülkiyet ve kontrol, kapasite, fiyat tarifesi, havayolu işbirlikleri, kod paylaşımı, yolcu hakları, slot tahsisi, yer hizmetleri, havaalanlarının özelleştirilmesi, hava kargo ve charter taşımacılığı, havayolu işletmecilerinin ticari faaliyetleridir. Ticari faaliyetlerin kapsamı ise, kur dönüşümler, kazançların transferi, yabancı personelin çalıştırılması, dağıtım kanalları ve e-ticaret, hava araçlarının kiralanması (leasing) şeklindedir.

Şikago Sözleşmesi görüşmeleri esnasında çeşitli yaklaşımların bulunduğu hususuna birinci bölümde değinilmiş, Amerika Birleşik Devletleri başta olmak üzere İsveç ve Hollanda gibi ülkelerin kapasite ve fiyat tarifesi üzerinde herhangi bir kısıtlama olmaması ve uluslararası pazarlara erişim hakkının tüm ülkelere tanınması gerektiğini, bu nedenle mümkün olduğunca serbest düzenlemeler getirilmesi gerektiğini savundukları anlatılmıştı. Bu politika ile liberal uluslararası pazarlarda diğer ülkelerin ürettiği talepten yararlanmak, liberal düzenlemeler sayesinde diğer ülkelerin trafiğinin taşınması hedeflenmekteydi. Ancak, başta İngiltere olmak üzere diğer Avrupa ülkeleri bu politikanın havayolu taşımacılık sistemlerine zarar vereceğini düşünerek kapasite, fiyat tarifesi ve pazara erişim gibi konularda sıkı düzenlemeler yapılmasını istemişlerdir. Farklı yaklaşımlar nedeniyle havayolu taşımacılığının bu üç önemli konusunda çok taraflı bir anlaşma sağlanamamıştır.

Şikago Sözleşmesi ile kapsamlı bir anlaşma sağlanamamış, ancak pazara erişim kapsamındaki ilk iki trafik hakkı çok taraflı olarak kabul edilmiş ve “Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Anlaşması (International Air Services Transit Agreement)” diğer adıyla “İlk İki Trafik Hakkı Anlaşması (Two Freedoms Agreement)” imzalanmıştır (Hanlon, 2007, s. 129-133).

2.1 İkili Hava Ulaştırma Anlaşmaları

Uluslararası hava ulaştırma düzenlemelerinde çok taraflı bir anlaşmaya varılamamış olması nedeniyle ülkeler bu düzenlemeleri kendi aralarında karşılıklı olarak ikili (bilateral) görüşmeler yaparak oluşturmaya başlamışlardır (Doganis R. , 2002, s. 31).

İki taraflı düzenlemeler iki tarafça, çoğunlukla iki ülke arasında, ortaklaşa yapılan düzenlemelerdir. Uluslararası hava taşımacılığında iki taraflı düzenlemenin amacı genel olarak uluslararası bir anlaşmanın veya iki taraf arasında gerçekleştirilecek olan bir hava hizmetinin uygulanması, devam etmesi ve sonuçlandırılması gibi süreçlerin ne şekilde olacağını kararlaştırılmasıdır (International Civil Aviation Organization, 2004, s. 2.0-1).

Ülkeler arasında hava ulaştırma hizmeti yapılması için bir çeşit ticaret anlaşması yapılması gerekmekte olup, iki ülke arasında havayolu taşımacılığını düzenleyen bu anlaşmalara İkili Hava Ulaştırma Anlaşmaları (Bilateral Air Services Agreements / BASAs) denilmektedir.

2.1.1 Anlaşmaların İçeriği

1944 yılında gerçekleştirilen Şikago Konferansı esnasında uluslararası hava seyrüseferinin serbestisi konusunda bir karar alınmadığına önceki bölümde değinilmişti. Bu nedenle, Paris Konvansiyonu döneminde (1919-1933) olduğu gibi, İkinci Dünya Savaşından sonraki dönemde de devletler arasında ikili hava ulaştırma anlaşmaları yapılması yöntemi tekrar önem kazanmıştır. Uluslararası hava taşımacılığı Şikago Sözleşmesi esasları çerçevesinde yapılan ikili hava ulaştırma anlaşmaları kapsamında gerçekleştirilmektedir. İkili hava ulaştırma anlaşmaları uluslararası hava taşımacılığı hizmetlerinin liberalleşmesi için hala kullanılan ilk araç olma durumundadır. Son 15 yıl içerisinde ICAO'ya yaklaşık bin adet ikili hava

ulaştırma anlaşmasının kaydedildiği rapor edilmiştir (Oum, Zhang, & Xiaowen, 2010, s. 25-26).

Tarifeli uluslararası hava hizmetleri gerçekleştirilebilmesi için, özel izin alınması veya o devletten başka bir şekilde yetki alınması gerekmektedir. Ayrıca ancak alınan izin veya yetki hükümlerine uyulması şartıyla akit devletlerden birinin ülkesi üzerinden veya ülkesi topraklarında hava hizmeti gerçekleştirilebilmekte olup bu konu Şikago Sözleşmesinin 6. maddesinde hükme bağlanmıştır. Şikago Sözleşmesinde Ticari hakları tanımak isteyen Devletlerin iki taraflı hava ulaştırma anlaşmaları yapmaları bu maddeye göre düzenlenmiştir. Diğer yandan, çok taraflı anlaşmalara taraf olmayan devletlerle gerçekleştirilecek olan havacılık ilişkilerini düzenlemek için başka bir yol da bulunmamaktadır. Bu nedenlerle devletler arasında Şikago Konferansından önce ve sonra yapılmış birçok ikili hava ulaştırma anlaşması bulunmaktadır.

Devletler arasında yapılan hava ulaştırma anlaşmalarının çeşitliliğin önüne geçilmesi ve hukuki birliğin sağlanması amacıyla Şikago Konferansında, standart bir taslak anlaşma metni hazırlanmış (Taslak Hava Hava Ulaştırma Anlaşması - Template Air Services Agreement / TASA) ve nihai senede eklenerek devletlere bu taslak metnin kullanılması tavsiye edilmiştir.

TASA metni kullanılarak yapılan ikili hava ulaştırma anlaşmaları iki kısımdan oluşmaktadır. Birinci kısımda hava meydanları ücretleri, belirli şeylerin (benzin, yağ, yedek parçalar, teçhizat) vergiden muafiyeti, uçuşa elverişlilik ve hava personeli ehliyet belgelerinin tanınması, yolcu, mürettebat ve yükün ülkeye giriş ve çıkışları hakkında yerel mevzuatın uygulanmasına ilişkin kurallar, ihtilafların halledilmesi usulü, anlaşmanın tadil veya feshine dair hükümler yer almaktadır. Anlaşmaların asıl önemli kısmı olan ikinci kısım ise, havayolları, kalkış ve varış noktaları ile gerçekleştirilecek olan hava hizmetlerine tanınan trafik hakları hükümlerini içeren bir ekten oluşmaktadır.

İkili hava ulaştırma anlaşmalarının benzer yapıları bulunmaktadır ve çoğunda standart maddeler yer almaktadır. Örneğin, “Önsöz” taraf devletleri ve anlaşmanın amacını tanımlamaktadır. “Tanımlar” maddesi anlaşmada kullanılan terimlerin listesini sunmaktadır ve çoğu anlaşmada ortaktır. “Verilen haklar” maddesinde tarafların birbirlerine verdikleri karşılıklı haklar yer almaktadır. “Tayin” maddesi ile taraflar bir, iki ya da daha fazla taşıyıcı tayin edebilmektedirler. “Kapasite” maddesi ile uçuş sıklığı ve kapasitenin kontrolü belirlenmektedir. “Güvenlik” maddesi ile

yasadışı müdahaleye karşı havacılık güvenliğine dikkat çekmek üzere ICAO Konseyi ikili hava ulaştırma anlaşmalarına eklemek üzere bir güvenlik maddesi modeli hazırlamıştır ve anlaşmalarda bu madde yer almaktadır. Vergilendirme, havaalanı ve hava seyrüsefer ücretleri, lisans ve uçuşa elverişlilik belgelerinin karşılıklı tanınması, anlaşmanın yürürlüğe girmesi, sona ermesi diğer tipik maddeler arasında yer almaktadırlar.

İkili hava ulaştırma anlaşmalarında “karşılıklılık (reciprocity)” ilkesi temel alınmakta ve anlaşmada tarafların birbirlerine tanıdıkları haklar karşılıklı ve çoğunlukla eşit bir şekilde paylaştırılmaktadır. Bu anlaşmalar, devletler arasında imzalanmaktadır. Ancak, anlaşma süreci havayolu işletmelerinin pazar araştırması yaparak yeni pazarlara erişim ve giriş hakkı talep etmeleri ile başlar. Ayrıca, devletler politikaları gereği kendileri de bu süreci başlatabilmektedirler. Özellikle havayolu işletmelerinin devlete ait olduğu ve henüz özelleştirilmediği ülkelerde, ekonomik, sosyal, siyasi ve kültürel politikaların bir sonucu olarak çeşitli ülke ve şehirlere hava ulaştırma hizmetinin verilmesi planlanabilmektedir (Gerede E. , 2011, s. 34).

Şikago Konferansı görüşmelerinde fikir ayrılığına düşen Birleşik Krallık ve ABD, 11 Şubat 1946 tarihinde Bermuda Adası'nda iki taraflı bir hava ulaştırma anlaşması imzalamışlardır. Bermuda I Anlaşması olarak anılan bu anlaşma daha sonra farklı devletler arasında imzalanacak yaklaşık 3000 iki taraflı hava ulaştırma anlaşmasına örnek olmuştur. Bermuda Anlaşması, günümüz koşullarına göre kısıtlayıcı bir yapıdaymış gibi görünüyorsa da, imzalandığı dönem koşullarına göre en çok serbesti tanıyan anlaşmalardan biri olarak kabul edilebilir. Bu anlaşma, Şikago Sözleşmesinde resmen tanınmakta olan diğer üç trafik hakkının tamamını iki tarafa da sunmaktaydı. AB ile ABD arasında 30 Nisan 2007 tarihinde imzalanan ve 30 Mart 2008 tarihinde yürürlüğe giren Açık Semalar Anlaşmasına kadar bu anlaşma geçerliliğini korumuştur (Vasigh, Fleming, & Tacker, 2008, s. 157).

Şikago Konferansı'nın başarısız sonuçlarından biri olan trafik haklarının değişiminde çok taraflı bir sistemin oluşturulamaması devletleri ikili anlaşmalar yapmaya yönlendirmiştir. Bu anlaşmalar genel olarak belirtmek gerekirse iki türde olmuştur. Bunlardan ilk tür, fazla koruyucu olan, sadece hatları ve kapasite sınırlamalarını belirleyen anlaşma tipleridir. İkinci tip anlaşmalar ise ABD ile İngiltere arasında imzalanan Bermuda Anlaşması sonrasında Bermuda Tipi Anlaşmalar olarak anılmaya başlanan tür anlaşmalardır. Bu anlaşma dünya genelinde

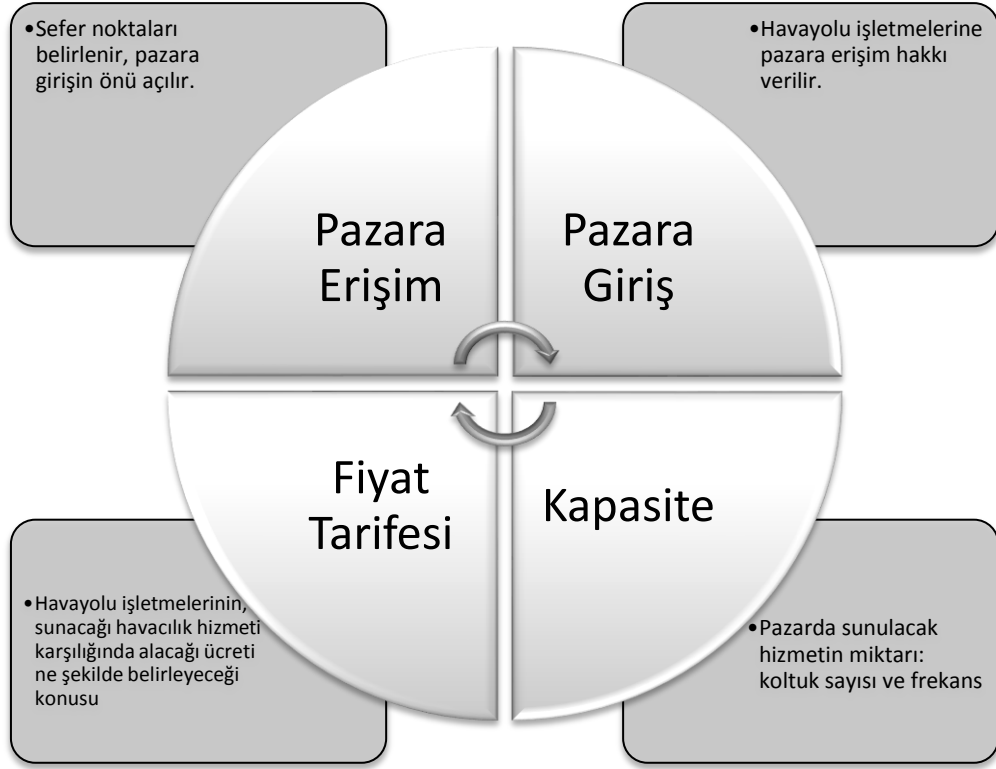
yaygın bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır. Bu anlaşma tipi, frekans ve kapasitenin belirlenmesinde daha esnek olup, havayolu şirketlerine 5. trafik hakkının tanınmasını da içermektedir (Doganis R. , 1973, s. 110).

Bermuda Anlaşması'nın sivil hava ulaşımına çok büyük katkıları olmuştur. 1977 yılında Birleşik Krallık ve ABD tekrar bir araya gelerek anlaşmanın içeriğini genişletmişlerdir (U.S. Department of State, 1977). Gözden geçirilerek, kapsamı geliştirilen anlaşmaya Bermuda II Anlaşması denilmekte olup bu anlaşma da 1978, 1980 ve 1982 yıllarında ufak değişiklikler yapılarak güncellenmiştir.

Bermuda II Anlaşmasının içeriğine kısaca değinecek olursak, anlaşma Nihai Senet ve Ek'den oluşmaktadır. Söz konusu anlaşma tarifeli ve tarifersiz (charter) hava hizmetlerini kapsamaktadır ve Anlaşmanın Ekinde akit taraflar birbirlerine tarifeli hava hizmetlerinde öncelikli olarak ilk iki trafik hakkını, sonra diğer trafik haklarını ve 5. trafik hakkını da belirli şart ve sınırlamalar ile tanımaktadırlar. Anlaşmada, her iki ülkeden kaç havayolu şirketinin sefer gerçekleştirebileceği (tayin etme), tayin edilen havayolu şirketlerinin hangi noktalara sefer gerçekleştirebileceği (hat çizelgesinin belirlenmesi), iki ülke arasında gerçekleştirilecek olan uçuş sıklığı ve her uçuş için koltuk sayısı (kapasite) ve fiyatlandırma (tarifeler) ile ilgili kurallar yer almaktadır (Vasigh, Fleming, & Tacker, 2008, s. 159).

Bermuda II Anlaşmasında ayrıca hükümet kontrolünü sağlayan bazı başlıklar bulunmaktadır. Bunlardan ilki, hava hizmetini gerçekleştirecek olan diğer akit devlete ait havayolu şirketinin ilgili devletin vatandaşlığındaki kişilerin kontrolünde olduğundan emin olamayan akit devlet, ilgili havayolu şirketine bu anlaşma ile tanınan hava hizmetleri haklarından yararlanmasına izin vermeme hakkına sahip olmasıdır. İkinci bir konu ise, bilet tarifelerinin devletlerin karşılıklı onayına bağlı olarak belirlenmesidir. Bu anlaşma da hükme bağlanan bir diğer önemli husus ise, her iki devletin de anlaşmaya uygun olarak belirlenmiş havayolu şirketlerinin birbirleri karşısında adil ve eşit rekabet şartları ortamında faaliyet göstermeleri ilkesidir. Söz konusu anlaşmanın 11. Maddesi ile düzenlenen bu konu ile havayolu şirketlerinin bilet fiyatları ve koltuk sayıları gibi ticari hamleleri kontrol altında tutularak ve bir derece sabit fiyat uygulamasına yol açılarak eşit rekabeti sağlamak amaçlanmıştır (Ünal, 2009, s. 48).

İkili hava ulaştırma anlaşmalarının temel amacı, pazara erişim, pazara giriş, kapasite ve fiyat tarifesinin nasıl belirleneceğini düzenlemek olup, bu unsurlar ikili hava ulaştırma anlaşmalarının dört bileşenini oluşturmaktadır. (Şekil 2.1).



Şekil 2.1: İkili hava ulaştırma anlaşmalarının dört bileşeni.

2.1.2 Pazara Erişim

Tarifeli ve tarifersiz hava ulaştırma hizmetine yönelik düzenlemeler, ikili hava ulaştırma anlaşmaları kapsamında belirlenmektedir. İkili hava ulaştırma anlaşmalarının bileşenlerinin ilki olan pazara erişim, hava ulaştırma hizmetinin pazara girişini etkileyen hizmetin şehir ya da havaalanlarına erişimini sağlayan düzenlemeleri içermektedir. Hava ulaştırma hizmetlerinde pazarın oluşmasını, diğer bir deyişle pazara girişi belirleyen en temel düzenleme unsuru bu bileşendir.

İkili hava ulaştırma anlaşmaları ölkeler arasında havayolu taşımacılığı hizmetinin gerçekeştirilmesi için yapılmakta olup, özünü pazara erişim ile ilgili düzenlemeler oluşturmaktadır. Hava ulaştırma hizmeti gerçekeştirilmesi planlanan iki ölkeler arasında bir ikili hava ulaştırma anlaşması bulunmaması halinde söz konusu iki ölkelerin havayolu işletmeleri bu ölkelerde noktalara tarifeli sefer düzenleyememektedirler. İkili hava ulaştırma anlaşmaları ile bir ölkelerin hangi şehirlerinden diğer ölkelerin hangi şehirlerine sefer düzenlenebileceği belirlenmektedir (Doganis R. , 2002, s. 31-32). Sefer düzenlenmek üzere belirlenen havaalanları ya da diğer bir deyişle sefer noktaları ikili hava ulaştırma anlaşmalarının “hat çizelgesi” adı

verilen eklerinde yer almaktadır. Hukuki açıdan anlaşmaların değiştirilmesi zaman aldığı için ihtiyaç olması halinde taraflar tarifeli sefer noktalarını bir mutabakat zabtı (memorandum of understanding / MoU) imzalayarak değiştirebilmektedirler.

2.1.2.1 Sefer noktaları

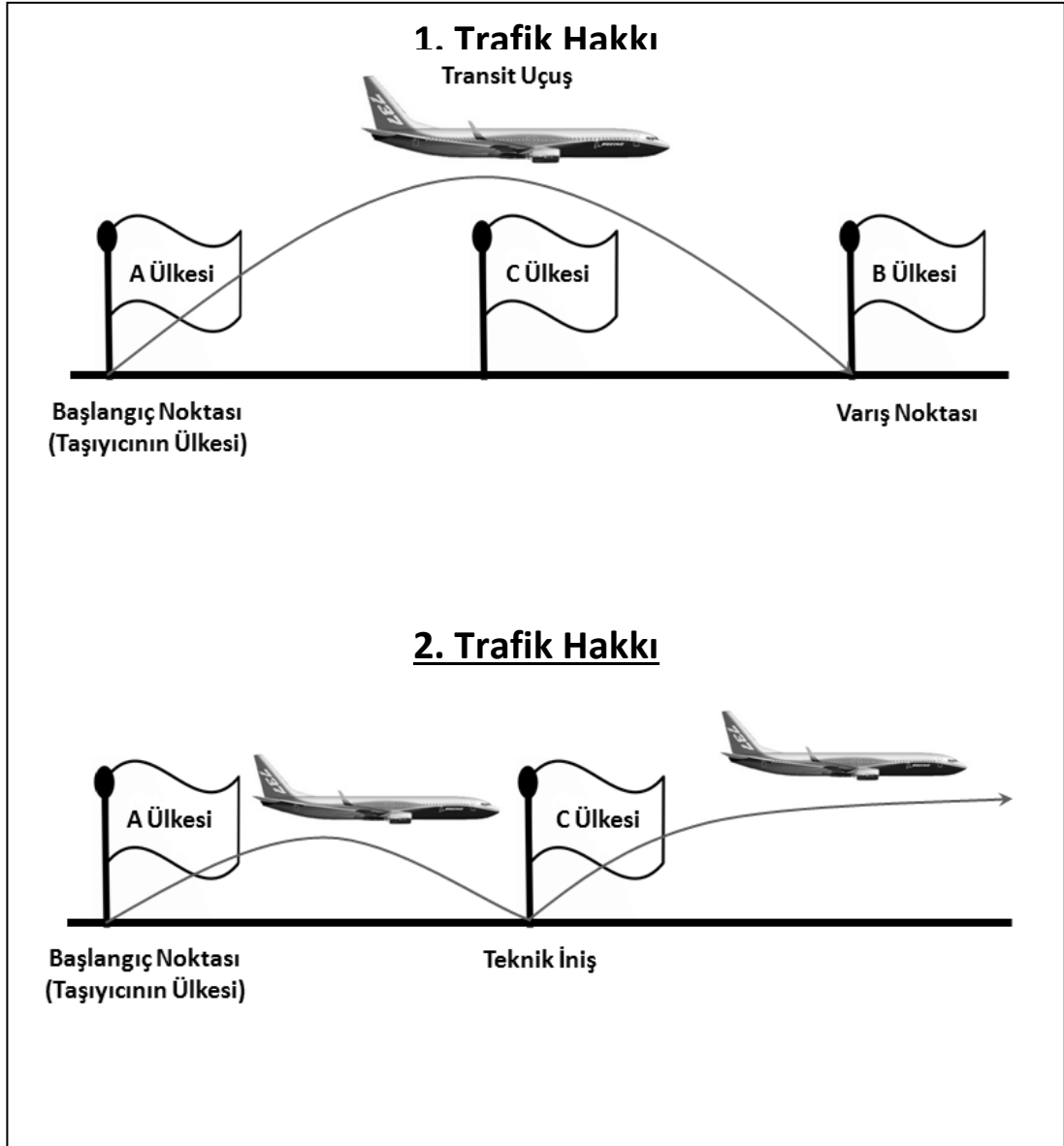
İkili hava ulaştırma anlaşmalarında belirlenen sefer noktalarında hava ulaştırma hizmetinin başlayacağı ilk ülkedeki nokta “başlangıç noktası (origin)”, ikili anlaşmaya taraf diğer ülkedeki nokta ise “varış noktası (destination)” olarak adlandırılmaktadır. Ancak, sefer noktaları bu iki nokta ile sınırlı değildir. Yeterli pazarın oluşması halinde talebin olduğu iki ülkenin yanı sıra üçüncü veya daha fazla sayıdaki ülkenin de pazara dâhil edilmesi, diğer ülkelerdeki noktaların anlaşmaya eklenmesi ile mümkün olabilmektedir. Sefer gerçekleştirilmekte olan iki ülke arasına üçüncü bir ülkedeki başka bir nokta eklendiğinde bu nokta “ara nokta (intermediate point)” olarak adlandırılmaktadır. Hava ulaştırma hizmeti, varış noktasının yer aldığı ikinci ülkeden üçüncü bir ülkedeki noktaya uzatılıyorsa bu durumda üçüncü ülkedeki nokta “öte nokta (beyond point)” olarak adlandırılmaktadır. Benzer şekilde, hava ulaştırma hizmetinin başlangıç noktasından önceki üçüncü bir ülkedeki noktadan başlaması planlanmışsa bu durumda bu nokta “geri nokta (behind point)” olarak adlandırılmaktadır.

İkili hava ulaştırma anlaşmalarının pazara erişim ile ilgili düzenlemelerinde sefer noktalarının belirlenmesine ilave olarak bu seferlerin ne şekilde gerçekleştirileceğinin de belirlenmesi gerekmektedir. Bu özellikler 2.1.2.2 bölümünde ayrıntılı bir şekilde yer verilmiş olan ve “hava trafik hakları (traffic rights)” olarak adlandırılan haklar kapsamında belirlenmektedir.

2.1.2.2 Hava trafik hakları

Şikago Sözleşmesi görüşmeleri esnasında çok taraflı olarak kabul edilmemiş olmakla beraber “Uluslararası Havayolu Taşımacılığı Anlaşması (International Air Transport Agreement)” ya da diğer adıyla “Beş Trafik Hakkı Anlaşması (Five Traffic Freedoms)” sekiz maddeden oluşan kısa bir anlaşmadır.

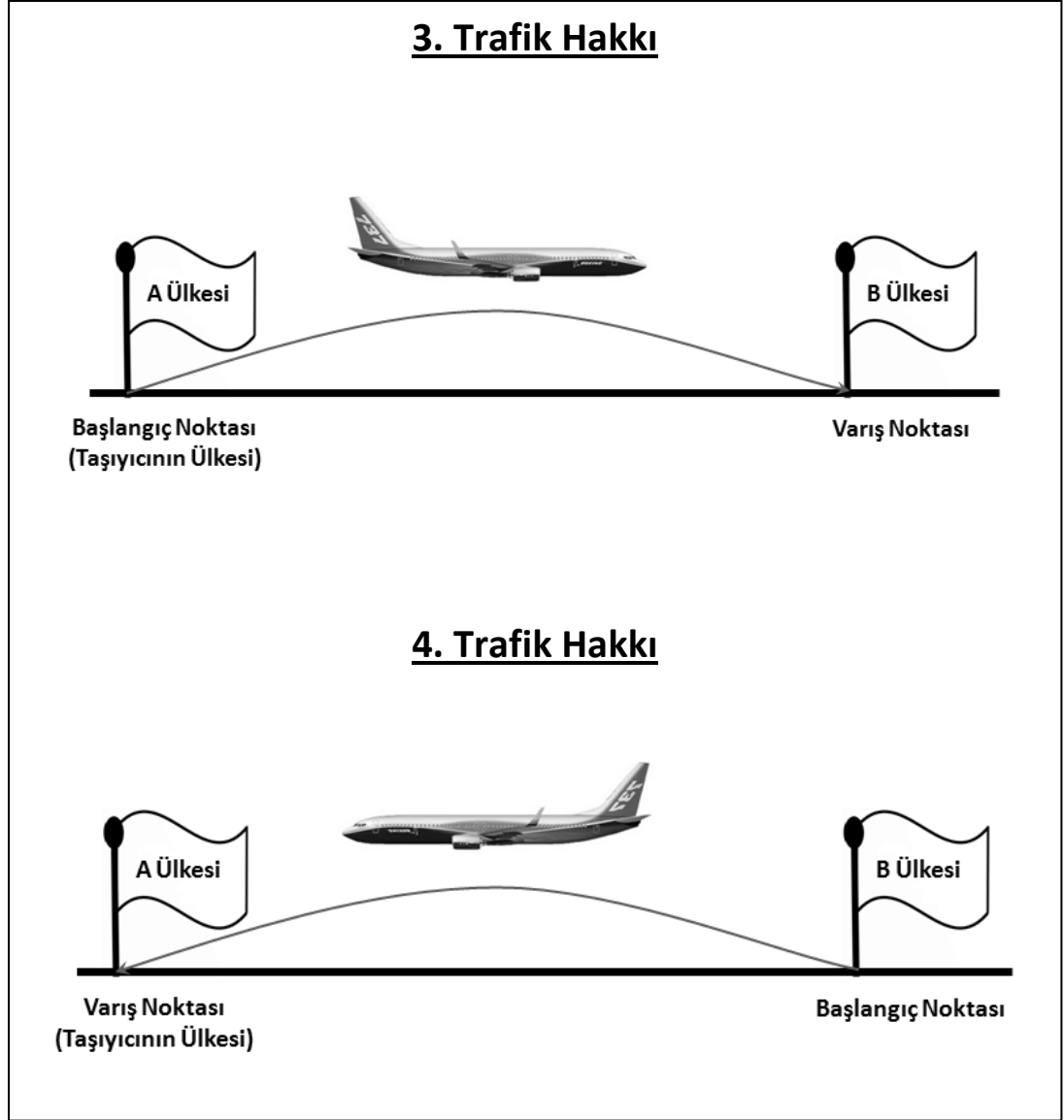
Toplamda dokuz trafik hakkı bulunmakta olup, bunlardan Şekil 2.2’de şematik olarak gösterilen 1. ve 2. hava trafik hakları, teknik haklardır. 1. trafik hakkı, bir hava aracına yabancı bir ülkenin topraklarına iniş yapmaksızın o ülkenin üzerinden uçuş hakkı veren transit uçuş hakkıdır. 2. trafik hakkı ise, bir hava aracına ticari olmayan teknik sebeplerle (bakım, onarım, yakıt alma vb.) yabancı bir ülkenin topraklarına iniş yapma hakkıdır.



Şekil 2.2: 1. ve 2. trafik hakkı (Boeing, 2009).

Şekil 2.3’te şematik olarak gösterilen 3. ve 4. trafik hakları, ikili hava ulaştırma anlaşmaları ile pazara erişim hakkı sağlayan, bir ülkeden diğer bir ülkeye ticari amaçlı hava ulaştırma hizmetinin gerçekleştirilmesine imkân tanıyan haklardır. 3.

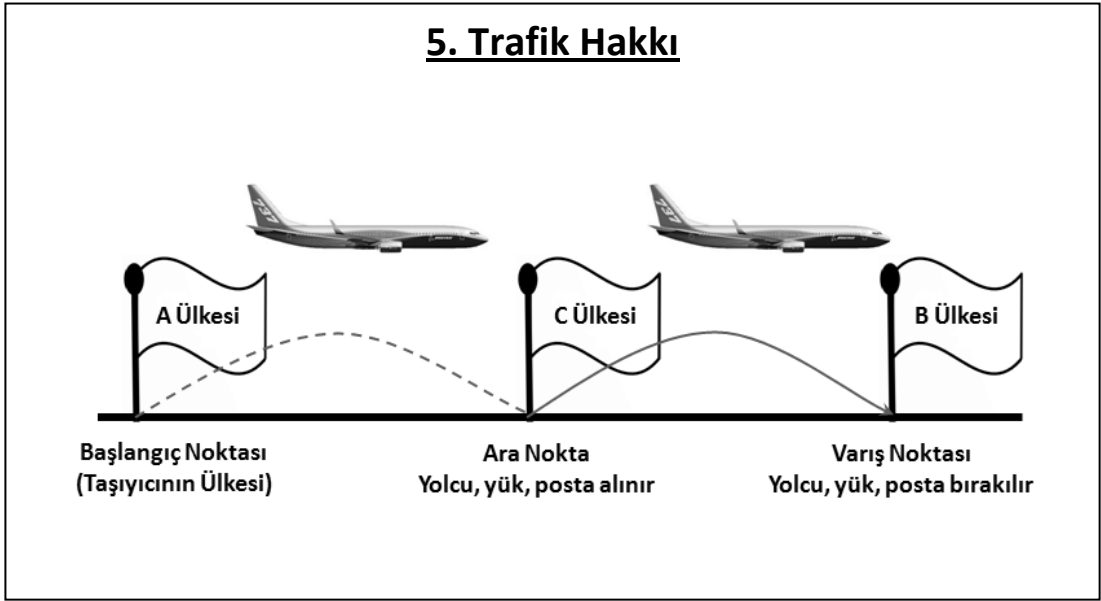
trafik hakkı, bir ülkenin havayolu taşıyıcısına ticari amaçla kendi ülkesinden aldığı yolcu, yük ve postayı başka bir ülkeye taşıma hakkı vermektedir. 4. trafik hakkı ise bir ülkenin havayolu taşıyıcısına ticari amaçla başka bir ülkeden aldığı yolcu, yük ve postayı kendi ülkesine taşıma hakkı vermektedir.



Şekil 2.3: 3. ve 4. trafik hakkı (Boeing, 2009).

Şekil 2.4'te şematik olarak gösterilen 5. trafik hakkı, bir ülkenin havayolu taşıyıcısının diğer iki ülke arasındaki yolcu, yük ve postayı, kendi ülkesinde başlaması veya sona ermesi kaydıyla, taşıma hakkıdır. 2.1.2.2 bölümünde açıklanan ara ve öte noktaların kullanımı, ülkelerin birbirlerine 5. trafik hakkını tanıması ile mümkün olmaktadır.

5. trafik hakkı, seferin gerçekleştirildiği pazara liberal özellikler yüklemesi sebebiyle ülkelerin nadiren kabul ettiği bir trafik hakkıdır. Bu nedenle ülkeler, ara veya öte nokta vasıtasıyla sağlanan ticari faydadan kendi havayolu işletmelerinin yararlanmasını tercih etme eğilimindedirler. Ayrıca, 5. trafik hakkı ile havayolu işletmelerinin üçüncü bir ülkeye ait yolcu, yük ya da postayı taşımaları, işletmelerin o pazardaki verimliliğini ve kârlılığını önemli ölçüde arttırmaktadır.



Şekil 2.4: 5. trafik hakkı (Boeing, 2009).

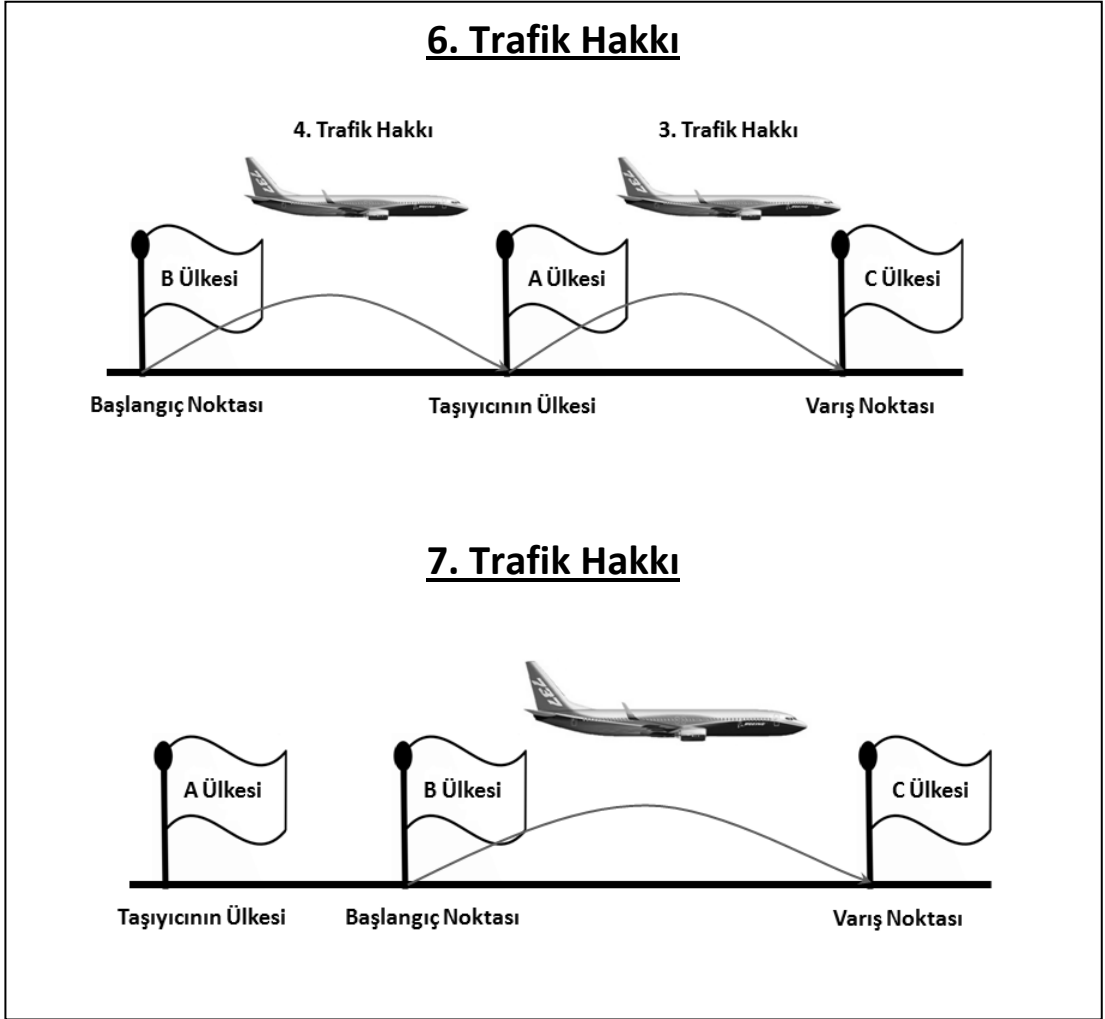
6. trafik hakkı ile bir ülkenin havayolu işletmesi, kendi ülkesi üzerinden geçmek şartı ile diğer iki ülke arasında yolcu, yük ve posta taşıma hakkına sahip olmaktadır. Diğer bir deyişle, 6. trafik hakkı ile bir hava aracı ticari amaçla ikinci bir ülkeden kendi ülkesine getirdiği yolcu, yük ve postayı transit olarak yani gümrüğe sokmadan diğer bir ülkeye götürebilmektedir.

Bir havayolu işletmesinin kendi ülkesi haricindeki iki ülke arasında yolcu, yük ve posta taşıma hakkı, 7. trafik hakkı olarak adlandırılmaktadır.

6. ve 7. trafik hakları Şekil 2.5’te şematik olarak gösterilmiştir.

“Kabotaj hakkı” olarak da bilinen 8. trafik hakkı ise, bir havayolu işletmesine kendi ülkesi dışında bir ülkenin iç hatlarında yolcu, yük ve posta taşımaya imkân vermektedir. Bu trafik hakkı ile bir ülkenin kendi iç hatlarında sefer yapma hakkının

diğer bir ülkenin havayoluna verilmesi söz konusu olmaktadır. Ancak bu trafik hakkında seferin taşıyıcının ülkesinde başlaması veya sonlanması gerekmektedir.

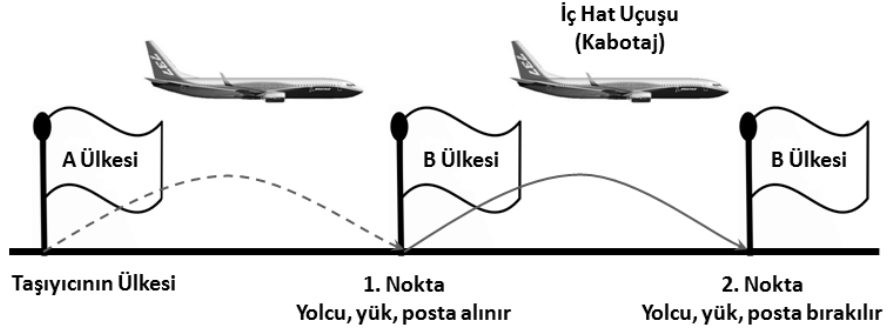


Şekil 2.5: 6. ve 7. trafik hakkı (Boeing, 2009).

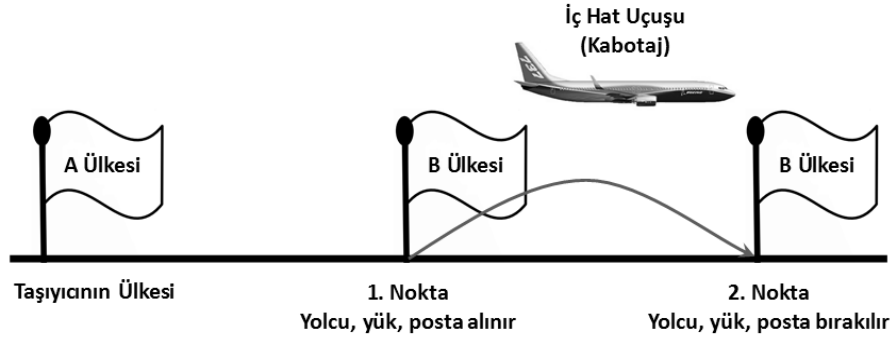
Trafik haklarının sonuncusu olan ve “saf kabotaj hakkı” olarak da bilenen 9. trafik hakkı da 8. trafik hakkında olduğu gibi bir havayolu işletmesine kendi ülkesi dışında bir ülkenin iç hatlarında yolcu, yük ve posta taşımaya imkân vermektedir. Fakat, 8. trafik hakkından farklı olarak seferin taşıyıcının ülkesinde başlaması veya sonlanması koşulu bu trafik hakkında söz konusu değildir.

8. ve 9. trafik hakları Şekil 2.6’da şematik olarak gösterilmiştir.

8. Trafik Hakkı



9. Trafik Hakkı



Şekil 2.6: 8. ve 9. trafik hakkı (Boeing, 2009).

2.1.3 Pazara Giriş

İkili hava ulaştırma anlaşmalarının yapılması ile havayolu işletmelerine pazara erişim hakkı açılmaktadır. Pazara erişim düzenlemesi ise, bir ya da daha fazla havayolu işletmesinin pazara erişim hakkını kullanarak pazara giriş yapabilmesidir. Pazara giriş düzenlemeleri, ikili hava ulaştırma anlaşmalarında teknik ve ekonomik olmak üzere iki yönden ele alınmaktadır (Doganis R. , 2002, s. 31).

Teknik düzenlemeler ile havayolu işletmesinin faaliyetleri esnasında havacılık emniyetinin sağlanmasının güvence altına alınması amaçlanmaktadır. Böylelikle havayolu işletmelerinin teknik açıdan uyması gereken hususlar düzenlenmekte ve havacılık emniyetini riske atma ihtimali olanlar pazar dışı bırakılmaktadır. Bu düzenlemeler ile ikili hava ulaştırma anlaşmasına taraf olan ülkeler için pazara erişim hakkının kaç tane ve hangi özelliklerdeki havayolu işletmesi tarafından hangi şartlarda kullanılacağı belirlenmektedir.

Ekonomik düzenlemelerden bahsedecek olursak, iki ayrı bileşenden oluştuğunu söyleyebiliriz. Birinci bileşen pazar erişim hakkının kaç havayolu işletmesi tarafından kullanılabilceğini belirlemektedir. İkili hava ulaştırmasına taraf ülkeler, belirlenen düzenlemeler doğrultusunda bir veya daha fazla havayolu işletmesine pazara giriş hakkını kullanmak üzere yetki verir. Bu yetki verme işlemi “tayin etme (designation)” olarak adlandırılmaktadır. İkili hava ulaştırma anlaşmalarında tayin etme düzenlemesi, “tekli tayin (single designation)” ve “çoklu tayin (multiple designation)” olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Tekli tayinde her bir tarafın tek bir havayolu işletmesini tayin etme hakkı bulunmaktadır. Başka bir deyişle pazara giriş hakkı taraf ülkeler için sadece birer havayolu işletmesine verilebilmektedir. Çoklu tayinde ise, taraf ülkeler birden fazla havayolu işletmesini tayin edebilmektedirler. Tekli tayin ilkesinden daha liberal olan çoklu tayin ilkesinin uygulandığı ikili hava ulaştırma anlaşmalarında, taraf ülkelerce hava ulaştırma hizmeti gerçekleştirmek üzere iki veya daha fazla havayolu işletmesi tayin edilmektedir (Doganis R. , 2002, s. 59).

İkinci bileşen ise, bu hakkı kullanacak olan havayolu işletmesinin sahiplerinin milliyetleri ve işletmenin yönetiminde hangi milliyetlilerin söz sahibi olduğunu belirlemektedir (Doganis R. , 2006, s. 28). Diğer bir deyişle bu düzenleme “hakiki mülkiyet ve etkin kontrol” olarak adlandırılmaktadır. Havayolu işletmelerinde mülkiyet yapısı oy hakkı tanıyan iştirak payı miktarı ile ölçülmekte olup, ikili hava ulaştırma anlaşmalarında pazara giriş hakkını kullanacak olan havayolu işletmesinin hakiki mülkiyetinin taraf olan ülkenin vatandaşlarından olması arzu edilmektedir. Hakiki mülkiyet, diğer bir deyişle iştirak payı miktarı ülkeden ülkeye değişiklik göstermekte olup, bu miktar Avrupa Birliği ülkeleri için %51 iken, Amerika Birleşik Devletlerinde %75’tir (InterVISTAS Consulting Inc., 2014, s. 17).

2.1.4 Kapasite

Havayolu taşımacılığı kapsamında ekonomik düzenlemelere konu olan unsurlardan bir diğeri olan kapasite, pazarda sunulacak hizmetin miktarı ile ilgili düzenlemeleri içermektedir. Havayolu taşımacılığında sunulacak hizmetin miktarı, koltuk sayısı ve frekans (sıklık) ile belirlenmektedir. Uçak tipi, kapasitenin önemli bir belirleyicisidir. Çünkü koltuk sayısı uçak tipine bağlı olarak değişmektedir. Frekans ise günlük ve haftalık sefer sayısı ile belirlenmektedir. Haftalık ve günlük

frekanslar ile uçak tipi bilgilerinin bulunduğu uçuş tarifesi bir havayolu işletmesinin pazara sunacağı hizmetin kapasitesini vermektedir (Gerede E. , 2011, s. 37).

Ülkeler kendi sınırları içerisinde başlayan havayolu taşımacılığında taşınan yolcu ve yük trafiğini kendi ulusal doğal kaynakları olarak görmektedirler. Bu nedenle yapılan iki taraflı hava ulaştırma anlaşmalarında kapasitenin eşit olarak paylaşılması ilkesi ortaya çıkmıştır. Kapasite düzenlemelerinin bir takım alt bileşenleri bulunmaktadır. Bunlar, kapasitenin belirlenmesi, talebin belgelenmesi, kapasitenin talebe göre değiştirilebilmesi, sunulacak olan kapasitenin anlaşmaya taraf olan ülkelerin oluşturacağı talebe göre belirlenmesi, oluşan kapasitenin taraf ülkelerin havayolu şirketlerine eşit ve karşılıklı yarar sağlayacak şekilde düzenlenmesi, havayolu taşımacılığının gelişmesi ve büyümesinin kamu yararına olacak şekilde ve uygun temeller üzerinde sağlanması ve son olarak tarifeli – tarifersiz havayolu taşımacılığında sunulacak olan kapasitenin toplam talep dikkate alınarak düzenlenmesi şeklinde sıralanabilir (International Civil Aviation Organization, 2008, s. 3-1 – 3-11).

Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu, yapmış olduğu bir araştırmada, dünya genelindeki tüm kapasite düzenlemelerini inceleyerek, sonucunda kapasitenin belirlenmesi hususunu ön belirleme, Bermuda I ve serbest belirleme yöntemleri olmak üzere üç ayrı türde ele almıştır. Bunlardan ön belirleme yönteminde, kapasite uçuş başlamadan önce uçak tipi, frekans, koltuk sayısı gibi unsurlarla açık bir şekilde otoriteler tarafından belirlenmekte olup, en sıkı kapasite düzenlemesi bu yöntemdir. Bermuda I yönteminde ilk yöntemden farklı olarak otoriteler tarafından önceden belirlenen kapasitenin nasıl belirleneceğine ilişkin temel ilkeler bulunmaktadır. Bu yöntemde otoriteler kapasiteyi önceden belirlemezler. Kesin sınırlamalar ya da paylaşım oranları koymazlar. Talep ve kapasite havayolu şirketleri tarafından pazar araştırmalarına göre kendi aralarında belirlenmektedir. Daha liberal olan bu yöntem ile havayolu işletmelerine kapasiteyi zaman içinde talebe göre değiştirebilmeleri gibi bir esneklik sağlanmaktadır. Serbest belirleme yönteminde ise kapasitenin belirlenmesi tamamen serbest bırakılmış olup, sunulacak kapasite pazar şartlarına göre sadece havayolu işletmesinin kendisi tarafından belirlenmektedir (Gerede E. , 2015, s. 62-63).

2.1.5 Fiyat Tarifesi

Havayolu işletmelerinin, sunacağı havacılık hizmeti karşılığında alacağı ücretin belirlenme şeklini kapsayan konular fiyat tarifesi olarak düzenlenmektedir. Bu kapsamda, iki ülke arasında gerçekleştirilecek olan hava hizmetlerine yönelik belirlenecek ücretler için ikili hava ulaştırma anlaşmaları, fiyatla ilgili düzenlemelere de yer vermektedir. Ancak hava ulaşımında ikili düzenlemelerin ilk yıllarında, fiyat tarifelerinin belirlenmesinde, havayolu işletmelerinin Şikago Sözleşmesinden sonra bir araya gelerek kurdukları Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association / IATA) etkin rol oynamıştır (Doganis R. , 2002, s. 32-34).

Tarifelere yönelik düzenlemeler yapılırken öne çıkan belli başlı konular bulunmaktadır. Bunlar, fiyatlar belirlenirken dikkat edilmesi gereken faktörler, anlaşmaya taraf olan devletlerin hangi durumlarda fiyat tarifelerine itiraz edebilecekleri, fiyat tarifesinin başvuru şekli ve süresi, fiyat tarifelerinin ne şekilde onaylanacağı ve fiyat tarifesinin ne şekilde yürürlüğe gireceği gibi hususlardır.

Bilet tarifelerinin devletler tarafından kontrolünün sağlanması hava ulaştırma anlaşmalarının en önemli konularından biridir. Bermuda II tipi anlaşmalarda yer aldığı üzere, devletlerin fiyatlar konusunda karşılıklı onayına ihtiyaç duyulmakla beraber bu çift taraflı onay sistemi, bilet fiyatlarının yüksek tutularak havayollarının çıkarlarının garanti altına alınmasını sağlamaktadır. Tarifelerin belirlenmesinde diğer yöntemler ise bölgesel olarak tarifelendirme veya serbest tarifelendirmedir. Son sistemde bilet fiyatlarının serbestliği söz konusudur.

2.2 Açık Semalar Anlaşmaları

Açık semalar düşüncesi hava ulaşımının serbestleştirilmesi ve uluslararası havayolu taşımacılığının serbest ticaretin gerektirdiği şartlara uygun hale getirilmesi amacıyla ilk defa ABD tarafından öne sürülmüştür. Açık semalar düşüncesinin hayata geçirilmesi süreci, Şikago Konferansı ile başlamış, ancak ABD'nin istediği şekilde gelişmemiştir. Diğer taraftan, ABD Avrupa'da büyük bir havacılık pazarı olduğu fikriyle açık semalar düşüncesini Avrupa devletleri ile yaptığı ikili hava ulaştırma anlaşmaları ile gerçekleştirmeye çalışmış ve bu yönde bir politika izlemiştir (O'Connel & Williams, 2012, s. 101-102).

ABD bu politikasını ilk olarak 1946 yılında İngiltere ile yapmış olduğu, 2.1.1 bölümünde ayrıntılı bir şekilde açıklanan Bermuda Anlaşması ile hayata geçirmiştir. Bu politika, ABD ile Avrupa arasını hava ulaşımına her iki taraftan da açmak için devam ettirilmiştir (Vasigh, Fleming, & Tacker, 2008, s. 163). Açık semalar anlaşmalarının yapılmasına yönelik süreç, ABD’de deregülasyonun gerçekleştirilmesi ve Avrupa Topluluğu’nda yapılan bir takım düzenlemeler ile beraber hız kazanmıştır. ABD ve Avrupa havacılığında gerçekleşen serbestleşme sürecinin ayrıntılarına 2.2.1 ve 2.2.2 bölümlerinde yer verilmiştir.

2.2.1 ABD’de Serbestleşme Süreci

ABD’nin hava ulaşımındaki serbestleşme süreci, ABD’de 1970’li yıllarda yapılan çalışmalar ile hızlanmıştır. Söz konusu çalışmalar sonucunda, ABD’de iç ve dış hat uçuş güzergâhlarının, harçların, seyrüseferin ve birçok ticari konunun devlet tarafından düzenlenmesinin ve denetiminin havayolu taşıyıcılarını zarara uğrattığı ortaya çıkmıştır. Bu tarihe kadar bahsedilen düzenlemeler, 40 yıl boyunca yürürlükte kalan “Sivil Havacılık Kanunu (Civil Aeronautics Act of 1938)” kapsamında “Sivil Havacılık Kurulu (Civil Aeronautics Board / CAB)” adı verilen bir devlet kurumu tarafından gerçekleştirilmekteydi (Sheth, Allvine, Usley, & Dixit, 2007, s. 20). Fakat havayolu şirketlerini zarara uğratmakta olan olumsuz şartları engellemek amacıyla, 1978 yılında Kongre’den geçen “Havayolu Serbestleştirme Kanunu (Airline Deregulation Act of 1978)” yasası ile ABD’de havayolu sektörü serbestleştirilmiştir. Bu kanunun yürürlüğe girmesinin ardından üç yıl içinde 11 yeni havayolu şirketi pazara dâhil olmuştur. Sonuç olarak, ABD menşeli havayolu şirketleri diğer ülkelerin havayolu şirketlerinden daha avantajlı bir konuma gelmiştir. Ayrıca bu kanun sayesinde, ABD’de havacılık etkin bir gelişme göstermiştir (Sheth, Allvine, Usley, & Dixit, 2007, s. 31). Diğer yandan, ABD’de yaşanan serbestleşme sürecinin bazı olumsuz etkileri de olmuştur. Havayolu şirketleri açısından maliyetlerin düşürülmesine yönelik baskı artmış, bu da büyük havayolu şirketlerinden bazılarının iflas etmesine dolayısıyla istihdamda ve gelir düzeyinde azalmalara neden olmuştur. Ayrıca, serbestleşme süreci tüm yolcular açısından eşit derecede olumlu etki yaratmamıştır. Çünkü ABD’nin bazı küçük bölgelerinde özel jet hizmetleri sunulmaya başlanması nedeniyle bu bölgelerdeki normal havayolu taşımacılığında sunulan hizmetlerde bazı olumsuz değişiklikler görülmüştür. Son olarak büyük

havayolu şirketlerinin merkez niteliğindeki büyük havaalanlarında uygulanan ücretlendirmelerde güç sahibi olmaları normal ve küçük ölçekli taşıyıcılar açısından olumsuz etkiler doğurmuştur (Belobaba, Odoni, & Barnhart, 2009, s. 5-6).

2.2.2 Avrupa’da Serbestleşme Süreci

Avrupa'daki serbestleşme sürecine değinecek olursak, bazı Avrupa devletlerinin Şikago Konferansı sonrasında, ABD ile aynı yolu izlediği görülmektedir. Ancak pazar payı küçük olan çoğu devlet bunu gerçekleştirememiştir. Bu nedenle, Avrupa Topluluğu bünyesinde serbestleşme süreci daha uzun sürede tamamlanabilmiştir. ABD’de, “Havayolu Serbestleştirme Kanunu” ile 1980’li yıllarda etkisini gösteren serbestleşme, Avrupa’da etkisini tam anlamıyla 1990’larda göstermiştir.

Avrupa’da serbestleşme, 1957 tarihli kurucu Roma Anlaşması ile bir adım daha ilerlemiştir. Bu anlaşma, Avrupa Topluluğu'na ortak ulaştırma politikaları çerçevesi çizme yetkisi vermekte, ancak söz konusu yetkiler ilk etapta hava ve deniz yolu ulaşımını kapsamamaktaydı. Avrupa Adalet Divanı’nın (AAD) 1974 yılındaki bir kararı ile Roma Anlaşması'nın Avrupa Topluluklarını deniz ve hava ulaştırmasını dolaylı olarak düzenlemesini hükme bağlaması sonucunda, serbestleşme süreci gelişme göstermiştir (Günel, 2010, s. 196-197). Avrupa Tek Hava Sahasının oluşumuyla sonuçlanan bu sürece 2.3.1 bölümünde daha ayrıntılı yer verilmektedir.

2.2.3 Serbestleşme Sürecinden Açık Semalara Giden Yol

İlk Açık Semalar Anlaşması, 1992 yılında ABD ile Hollanda arasında yapılmıştır. Bu Anlaşma ile açık semalar fikrinin temelinde olduğu üzere, anlaşmaya taraf iki ülke arasında sefer gerçekleştirilecek noktalara serbest giriş hakkı sağlanmış, uçuşlarda herhangi bir kapasite ve frekans sınırlaması getirilmemiş ve tayin edilecek havayolu sayısı içinde herhangi bir sınırlamada bulunulmamıştır. Bunlara ilaveten, fiyat tarifesinin serbest belirlenmesi sağlanmış, kargo uçuşları için 7. trafik hakkı tanınmıştır. Diğer bir deyişle, 7. trafik hakkının verilmesi ile her iki tarafın havayolu şirketlerine, kendi ülkesi ile bağlantılı uçuşu olmaksızın başka ülke ve üçüncü ülke arasında kargo uçuşu gerçekleştirme olanağı sağlanmıştır (Alford & Champley, 2007, s. 2).

ABD, Hollanda ile imzaladığı açık semalar anlaşmasını takiben, Avusturya, Çek Cumhuriyeti, Belçika, Danimarka, Finlandiya, Almanya, Lüksemburg, Norveç, İsveç, İsviçre ve İzlanda ile de benzer kapsamda açık semalar anlaşmaları imzalamıştır. Bu anlaşmalar ile de taraflar birbirlerine ilk beş trafik hakkının hepsini tanımışlardır (Alford & Champley, 2007, s. 2-3).

Bu anlaşmaların sonrasında dünyada liberalleşme hareketi hızla devam etmiş ve liberalleşmede önemli sayılabilecek bazı olaylar daha meydana gelmiştir. Bunlar arasında 24 Şubat 1995 tarihinde ABD ile Kanada arasında imzalanan Açık Semalar Anlaşması, Avustralya ile Yeni Zelanda arasında 1992 yılında görüşmelerine başlanan ve 1996 yılında süreci tamamlanan tek hava sahasının oluşturulması, AB'de 1993 yılında başlayan süreç ile tek Avrupa hava sahasının oluşturulmasına yönelik çalışmalar, ABD ile AB arasında açık hava sahası kurulmasına yönelik çalışmalar ve Kore-Japonya, Japonya-ABD ve ASEAN açık semalar anlaşmalarının yapılması yer almaktadır (Peoples, 2014, s. 15-18).

2003 yılında Avrupa Birliği Ulaştırma Konseyi'nin AB Komisyonuna hava ulaşımı ile ilgili dış görüşmeler yapabilmesi hususunda karar çıkarması sonucunda ABD ile açık semalar anlaşması imzalanması yönünde şartlar görüşülmeye başlanmıştır. Görüşmeleri müteakiben 30 Nisan 2007 tarihinde AB ile ABD arasında açık semalar anlaşması iki basamaklı olmak üzere imzalanmış ve 30 Mart 2008 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

2.3 Çok Taraflı Hava Ulaştırma Anlaşmaları

Şikago Konferansı'nda uluslararası hava ulaşımında ortak bir düzen oluşturulması amacıyla çok taraflı bir sözleşme imzalanması düşünülmüş ancak ülkelerin pazara erişim ve giriş, kapasite, fiyat ve benzeri konularda farklı politikalara sahip olmaları nedeniyle bu amaca ulaşılamamıştır. Bu nedenle, hava ulaşımı, daha çok iki taraflı hava taşıma anlaşmaları ile düzenlenmiş, bazı bölgelerde ise benzer politikalar izleyen ülkeler arasında çok taraflı anlaşmalar da yapılmıştır (International Civil Aviation Organization, 2013, s. 2-3).

Çok taraflı anlaşmalar da ikili hava taşıma anlaşmalarında olduğu gibi taraflar arasında gerçekleştirilecek hava ulaşımı ile ilgili teknik ve ekonomik

düzenlemeleri kapsayan anlaşmalardır. İkili hava ulaştırma anlaşmalarından farklı olarak çok taraflı anlaşmalara ikiden fazla ülke taraf olmaktadır.

Çok taraflı anlaşmalar, taraflar arasında önemli derecede trafik artışı göstermekte ve ticari havacılık ilişkilerinin geliştirilmesinde katkıda bulunmaktadır. Ayrıca, bu tür anlaşmalar küçük ölçekli ekonomilere sahip ülkelerdeki havayolu şirketlerinin daha büyük pazarlara erişimine olanak sağlamaktadır. Çoklu anlaşmaların hava ulaşımına bir diğer olumlu katkısı ise, pazara erişim konusunda ülkelere iki taraflı anlaşmalara nazaran daha çok olanak sağlanmasıdır.

2.3.1 Çok Taraflı Anlaşma Örnekleri

Dünya genelinde, aynı bölgede bulunmaları nedeniyle bölgesel çapta çok taraflı anlaşma imzalayan ülkeler olduğu gibi, aynı amaca sahip farklı bölgelerde yer alan ülkeler de çok taraflı anlaşma imzalayabilmektedirler.

İlk çok taraflı anlaşma “Uluslararası Hava Taşımacılığının Liberalleşmesine Dair Çok Taraflı Anlaşma (Multilateral Agreement on the Liberalization of International Air Transportation / MALIAT)”dır. MALIAT Anlaşması, 1 Mayıs 2001 tarihinde ilk olarak Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği (Asia-Pacific Economic Cooperation / APEC) üyesi beş ülke tarafından imzalanmış, daha sonra dört ülke daha taraf olmuştur. Bu ülkeler ABD, Brunei, Şili, Cook Adaları, Moğolistan, Yeni Zelanda, Samoa, Singapur, Tonga’dır. Anlaşmanın amacı, açık semalar prensipleri çerçevesinde çok taraflı olarak trafik haklarının sağlanmasıdır. MALIAT Anlaşmasında, sefer noktaları, kapasite ve frekans açısından bir sınırlama bulunmamaktadır. Bu anlaşmada, ilk 5 trafik hakkına sınırlama getirilmemiş, 7. trafik hakkı ise yalnızca kargo seferleri için sağlanmıştır (New Zealand Ministry of Transport, 2015).

Bir diğer çok taraflı anlaşma örneği ise, Güney Doğu Asya Ulusları Birliği (Association of South-East Asian Nations / ASEAN) ülkeleri arasında 20 Mayıs 2009 tarihinde imzalanan “(Hava Kargo Hizmetlerinin Tam Liberalleşmesine Dair ASEAN Çok Taraflı Anlaşması (ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Freight Services)”dır. Bu anlaşma ile liberal anlamda trafik haklarının sağlanması ve ASEAN ülkeleri arasında tek bir havacılık pazarı oluşturulması amaçlanmıştır (International Civil Aviation Organization, 2013).

Çok taraflı anlaşmalara diğer örnekler ise Karayipler Topluluğu ülkeleri arasında imzalanmış olan CARICOM Çok Taraflı Anlaşması, Latin Amerika ülkeleri arasında imzalanmış olan LACAC Çok Taraflı Anlaşması, Afrika Topluluğunda havacılığın geliştirilmesine dair imzalanan Yamoussoukro Kararı ve Avrupa Birliği içinde imzalanan Avrupa Ortak Havacılık Alanı (ECAA) Anlaşması olup, bu anlaşmalara ait özet bilgiler Tablo 2.1’de yer almaktadır.

Tablo 2.1: Çok taraflı anlaşma örnekleri.

Anlaşma	İmza Tarihi	Taraflar	Trafik Hakları	Sefer Noktaları	Kapasite ve Frekans
MALİAT	01 Mayıs 2001	ABD Bruney Şili Cook Adaları Moğolistan Yeni Zelanda Samoa Singapur Tonga	İlk 5 trafik hakkı için sınırlama getirilmemiştir. 7. trafik hakkı ise yalnızca kargo seferleri için sağlanmıştır.	Sınırsız	Sınırsız
ASEAN	20 Mayıs 2009	Bruney Kamboçya Endonezya Lao Malezya Myanmar Filipinler Singapur Tayland Vietnam	Açık sema ilkeleri uygulanmaktadır.	Sınırsız	Sınırsız
CARICOM	6 Temmuz 1996	Antigua ve Barbuda Bahamalar Barbados Belize Dominik Grenada Guyana Haiti Jamaika Montserrat Saint Lucia St. Kitts ve Nevis St. Vincent ve Grenadinler Surinam Trinidad ve Tobago	İlk 4 trafik hakkında sınırlama getirilmemiştir. 5. trafik hakkı ise karşılıklılık ilkesi çerçevesinde belirlenmektedir.	Sınırsız	Sınırsız
LACAC	04 Kasım 2010	Brezilya Şişli Kolombiya Dominik Cumhuriyeti Guatemala Honduras Panama Paraguay Uruguay	İlk 5 trafik hakkında sınırlama getirilmemiştir. 6. trafik hakkında bazı kısıtlamalar yer almaktadır.	Sınırsız	Sınırsız

Tablo 2.1 (Devam): Çok taraflı anlaşma örnekleri.

Yamoussoukro Kararı	14 Kasım 1999	Afrika Topluluğu	İlk 4 trafik hakkında sınırlama getirilmemiştir. 5. trafik hakkında ise bazı kısıtlamalar yer almaktadır.	Sınırsız	Sınırsız
ECAA	09 Haziran 2006	Tüm AB üyesi ülkeler Avrupa Topluluğu Arnavutluk Bosna Hersek Makedonya İzlanda Karabağ Norveç Sırbistan Kosova	Sınırsız	Sınırsız	Sınırsız

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMALARININ LIBERALLEŞMEYE KATKISI VE TÜRKİYE'DE LIBERALLEŞME

Uluslararası Havayolu taşımacılığındaki düzenlemelerin kısıtlayıcı özelliklerinin esnekleştirilmesine veya tamamen kaldırılmasına literatürde “liberalleşme” denilmektedir. Liberalleşme kavramı devletlerin bu konuda izlemekte oldukları kararları, diğer bir deyişle politikaları da ifade etmektedir. Söz konusu kavram ulusal nitelikteki düzenlemeleri kapsadığında ise “serbestleşme” olarak anılmakta olup devletlerin liberalleşme politikaları ulusal düzeyde serbestleşme uygulamalarının gerçekleştirilmesine neden olmaktadır (Gerede E. , 2015, s. 100).

Ülkelerin hava ulaşımındaki politikalarını liberalleşme yönünde değiştirmelerinin ekonomik açıdan bakıldığında değişik yönlerden kazanımlar ve maliyetler ortaya çıkardığı görülmektedir. Tablo 3.1’de bu fayda ve maliyetlerin kaynakları ile ana etkileri ve diğer etkileri görülmektedir. Bu tabloda bir hatta liberalleşme olduğu zaman bunun daha fazla rekabete dolayısıyla yolcu açısından daha düşük bilet ücretlerine neden olduğu varsayılmaktadır. Ayrıca, bu hatta liberalleşme nedeniyle daha fazla uçuş sıklığı ve uçuş ağında da genişleme olabileceği düşünülmektedir. Bir hatta liberalleşme dolayısıyla daha fazla uçuş, yolcu açısından daha az maliyet olduğu zaman turizme de doğrudan etkisi görülebilmektedir. Diğer yandan havayolu şirketleri tarafından bakıldığında havayolları açısından kârlılıkta değişiklikler meydana gelebilmektedir. Ayrıca, daha rekabete açık bir ortam havayolu şirketlerini daha düşük maliyetle daha fazla hizmet sunmaya yönlendirmektedir. Bu da çalışma koşullarını olumsuz etkileyebilmektedir. Son olarak, liberalleşmenin diğer alanlardaki etkilerinin yanı sıra hava ulaşımındaki artışın çevresel etkilerinin de bulunduğu gözlemlenmektedir. Örneğin, sera gazı emisyonlarında ve havaalanları çevresindeki gürültü seviyesinde artış görülmektedir (O’Connel & Williams, 2012, s. 222-223). Bir genelleme yapmak gerekirse, liberalleşme politikasının genel anlamda olumlu etkileri daha fazladır ve ülkeler

1980’li yıllardan sonra liberalleşme yönünde politikalar izlemeye meyilli olmuşlardır.

Tablo 3.1: Liberalleşmede fayda ve maliyetlerin kaynakları (O’Connel & Williams, 2012, s. 223).

Kaynak	Ana etkiler	Diğer etkiler
Yolcu açısından kazanımlar	- Daha düşük ücretler	- Daha fazla uçuş sıklığı - Doğrudan uçuşlar - Uçuş ağı değişiklikleri
Havayolu açısından kazanımlar ve maliyetler	- Kârdeki değişiklikler - Maliyetlere etkisi	- Hava ulaşım endüstrisindeki üretim - İstihdam değişiklikleri
Turizm açısından kazanımlar	- Harcamalardaki değişikliklerden turizmdeki kâra yönelik değişim	
Devlet açısından kazanımlar	- Havayolu kârındaki vergilerde değişiklikler	- Turizm vergilerindeki değişiklikler
Genel ekonomik etkiler		- Döviz değişiklikleri - Bölgesel ekonomik etkiler
Çevre açısından etkiler	- Çevresel dışsallıklar (örneğin sera gazı emisyonları)	- Diğer çevresel etkiler (örneğin havaalanı gürültü etkileri)

Havacılıkta liberalleşme konusunun birçok ölçütü bulunmaktadır. Bu ölçütler bazı düzenlemelerde daha az kontrolcü olma yönünde yapılan değişiklikleri içermektedir. Bu ölçütler havayolları, havaalanları, seyahat acenteleri ve hava ulaşımındaki genel düzenlemeler olarak sınıflandırılabilir. Havayolları açısından liberalleşme, tarifersiz uçuşlarda kısıtlamaların esnekleştirilmesi, kapasite, frekans, hat çizelgesi gibi konularda daha az kısıtlama konulması ve rezervasyon sistemlerinin rekabete aykırı kullanılmaması gibi hususları içermektedir. Havaalanları açısından liberalleşme ise, havayollarına slot konusunda adil davranılabilmesi, yer hizmetleri gibi havaalanı hizmetleri konusunda rekabete açık olunması ve maliyetlerin uyuşma bakımsızın ücretlendirilmesi şeklindedir. Ayrıca, bir havaalanının büyümesi artan trafikle doğru orantılı olduğu için liberalleşmenin havaalanlarının operasyonel kapasitesinin geliştirilmesine etkisi bulunmaktadır (Goetz & Budd, 2014, s. 129). Genel anlamda liberalleşme ise yerli taşıyıcılar ile yabancı taşıyıcılar arasında seçim yapmak zorunda kalınmaması, ücret tarifelerinde fazla kontrolcü olunmaması ve kargo hizmetlerinde esnekliğin geliştirilmesi şeklinde

özetlenebilmektedir (Barrett & Fergusson, 1996, s. 9-10). Hava ulaştırma anlaşmaları açısından liberalleşme ölçütlerine ise 3.3 bölümünde ayrıntılı bir şekilde yer verilmiştir.

Hava ulaşımında liberalleşme ile ekonomik büyüme arasında da bir ilişki bulunduğu açık bir şekilde bilinmektedir. Liberalleşme yeni ve daha iyi havacılık hizmetlerinin sunulmasını, bu hizmetler trafik artışını, trafik artışı da ekonomide büyümeyi tetiklemektedir (InterVISTAS Consulting Inc., 2015, s. 6).

Hava ulaşımında liberalleşme havayolu işletmelerinin faaliyetlerini etkileyen kısıtlayıcı etkenlerin esnekleştirilmesi veya bütünüyle kaldırılması anlamına gelmektedir. Bu kısıtlayıcı etkenler Bölüm 2.1’de ayrıntıları açıklanan ve Şekil 2.1’de gösterilen ikili hava ulaştırma anlaşmalarının dört bileşeni olan pazara erişim, pazara giriş, kapasite ve fiyat tarifesidir. Bu etkenler ikili hava ulaştırma anlaşmalarında ne derece esnek olursa o anlaşmanın o kadar liberal olduğunu söyleyebiliriz. Örneğin, tekli tayin ilkesi benimseyip pazara tek bir havayolu taşıyıcısı girecek şekilde sınırlandırmak yerine çoklu tayin ilkesinin benimsenip koşulları sağlayan tüm havayolu taşıyıcılarının pazara girişine izin verilmesi liberalleşmeye bir örnektir. Diğer bir örnek ise, haftalık ya da günlük uçuş frekanslarını yani kapasiteyi sınırlandırmak yerine kapasiteyi mümkün olduğunca esnek hatta sınırsız hale getirerek havayolu taşıyıcılarına istedikleri kadar sefer gerçekleştirme imkânı sağlanmasıdır.

Dünya genelinde havayolu taşımacılığı 1980’li yıllara kadar sıkı düzenlemeler altındaydı. Devletlerin uluslararası hava taşımacılığında kısıtlayıcı politikalar izlemesinin başlıca nedenleri arasında havayolu taşımacılığını kamu hizmeti olarak görmeleri, pazarda istikrarı korumak istemeleri, rekabet nedeniyle kaynakların gereksiz yere boşa harcanmasını istememeleri, hava taşımacılığında emniyetin sadece sıkı düzenlemelerle sağlanabileceğini düşünmeleri, bayrak taşıyıcılar başta olmak üzere havayolu işletmelerinin devletlerin siyasi ve askeri amaçlarına yönelik kullanılıyor olması ve bayrak taşıyıcı işletmenin ülkenin prestijinin sağlamlaştırılıp korunmasında önemli görülmesi bulunmaktadır. Türkiye’de yakın bir zamana kadar Türk Hava Yollarının kamu sahipliğinde olması ve 1984 yılına kadar özel girişimlerin havacılık alanında faaliyette bulunamamasının olası nedenleri de bunlardır (Hooper, Hutcheson, & Nyathi, 1996).

Bölüm 2.2.1’de ayrıntılı şekilde anlatıldığı üzere serbestleşme hareketi ilk olarak ABD’de başlamıştır. ABD’de 1978 yılına kadar olan dönemde sektör

açısından sıkı düzenlemeler bulunmaktaydı. Ancak 1978 yılında iç hatların serbestleştirilmesi ve 1983 yılında da birtakım sıkı düzenlemelerin kaldırılması ile havacılık sektörü serbestleşmiştir. Bu serbestleşme hareketinin uluslararası hava taşımacılığında bir takım etkileri olmuştur. Örneğin, ABD'nin serbestleşme süreci havayolu taşımacılığında serbestleşme hareketinin başta Kanada, Güney Amerika ve Avrupa olmak üzere diğer ülkelerde de başlamasına neden olmuş ve ayrıca havayolu şirketlerinin özelleştirme hareketlerini de hızlandırmıştır. Bunlara ilaveten IATA fiyat tarifeleri üzerindeki etkinliğini yitirmiştir. Bu serbestleşme hareketleri, uluslararası hava taşımacılığında tüketici haklarının korunmasına yönelik çalışmaları da tetiklemiştir (Button, 2001).

Dünya genelinde liberalleşme hareketinin iki taraflı olarak yürütülmesi yine ABD tarafından başlatılmıştır. ABD iç hatlarında serbestleştirme sağladıktan sonra benzer politikayı dış hat taşımacılığında da izlemiştir. Dolayısıyla, önceden imzalamış olduğu iki taraflı hava ulaştırma anlaşmalarını taraf ülkelerle tekrar görüşerek ekonomik düzenlemeleri liberalleştirmeye başlamıştır (Oum, 1998). İki taraflı liberalleşme hareketinin başlangıcı 1978 yılının Mart ayında ABD ile Hollanda arasında yapılan ikili anlaşma ile olmuştur. Bu anlaşma ile taraflar birbirlerine 5. trafik hakkının kullanımını tanımış, frekans ve kapasite sınırlamalarını kaldırmış ve çoklu tayin ilkesini belirlemişlerdir. ABD'nin diğer ikili anlaşmalarını liberalleştirmesinde bu anlaşma model olmuştur (Doganis R. , 2006, s. 32-33). Hava taşımacılığında liberalleşmenin etkisiyle bilet fiyatları düşerken sunulan hizmet kalitesinde artış meydana gelmiştir. Ayrıca Avrupa devletleri arasında hızlı tren ve karayolu ulaşımının yaygın olması nedeniyle Hollanda'nın Schiphol Havalimanı Avrupa-ABD arasında toplanma merkezi haline gelmiştir. Avrupa ülkelerindeki havayolu taşımacılığına yönelik taleplerin Schiphol Havalimanı'na kayması sonucu Almanya ve Belçika, ABD ile aralarındaki havayolu taşımacılığı politikasını daha liberal hale getirmek istemişlerdir (Doganis R. , 2006, s. 33). Bunun sonucunda AB üyesi ülkelerin ABD ile yaptıkları liberal iki taraflı hava ulaştırma anlaşmaları Yatay Anlaşmaya giden yol açılmıştır (Doganis R. , 2006, s. 53). Yatay Anlaşma modeline kısaca değinecek olursak, bu modelde mevcut iki taraflı hava ulaştırma anlaşmalarının pazara giriş ile ilgili kısmı olan sahiplik ve yönetimde etkin kontrolü içeren bölümü tadil edilmektedir. Yatay anlaşmalar mevcut iki taraflı hava ulaştırma anlaşmalarının yürürlükten kaldırmamakta veya onların yerine geçmemektedir. Bu anlaşma modelinde her topluluk işletmesine üye ülkelerden herhangi birinin iki

tarafli hava ulaştırma anlaşmasında belirlenen pazara erişim haklarını eşit derecede kullanmasının önu açılmaktadır (Gerede E. , Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması, 2015, s. 76).

ABD, izlemekte olduğu liberalleşme politikasının bir sonraki aşamasında Kuzey ve Orta Pasifik pazarına yönelmiştir. Japonya pazarını hedefleyen ABD, Güney Kore, Tayvan, Tayland ve Singapur gibi ölkelerle olan iki tarafli hava ulaştırma anlaşmalarının liberalleşme seviyesini artırmıştır. Liberalleştirilen bu anlaşmalar ile bu ölkelerden ABD'ye birden fazla havayolu şirketi birçok noktaya sefer düzenleme hakkı elde etmiş, ABD taşıyıcıları ise 5. trafik hakkı elde ederek bu ölkelerden ileri noktalara doğru sefer gerçekleştirme imkânına sahip olmuşlardır (Toh, 1998).

ABD'nin izlediği bu iki tarafli liberalleşme politikası, sonraki yıllarda Avrupa'da da izlenmeye başlamıştır. İngiltere 1984-1985 yılları arasında Almanya, Belçika, Hollanda, Fransa, Lüksemburg, İsviçre ve İrlanda ile arasındaki iki tarafli hava ulaştırma anlaşmalarını daha liberal bir duruma getirmiştir. Ölkeler tarafından izlenen bu iki tarafli anlaşmalarla liberalleşme politikasının uluslararası havayolu taşımacılığında liberalleşme sürecinin başlangıcı olarak kabul edildiği söylenebilir. Bu politika sayesinde birçok havayolu şirketi uluslararası pazara giriş fırsatı bulmuştur. Bunun yanı sıra frekanslar, hizmet kalitesi ve fiyatlarda rekabetin arttığı gözlemlenmiştir (Doganis, The Airline Business in the Twenty-First Century, . London: Routledge., 2006, s. 33-34).

Uzak Doğu ölkelerindeki liberalleşme sürecine genel olarak değinecek olursak, bölgenin en büyük ölkesi olan Çin Halk Cumhuriyeti'nde bölgesel gelişmeler ve dışa dönük politikanın benimsenmesi 1978-1996 yılları arasında gerçekleşmiş, 1997-2008 yılları arasında serbestleşme ve özelleştirme süreçleri tamamlanmıştır. Bölgede önemli bir yere sahip olan diğer bir ölkeler olan Hong Kong'da 1997 yılına kadar İngiltere kolonisi olması sebebiyle fazla bir gelişme görölmemiştir. 1997'den sonraki dönemde havacılık alanında gelişmeler kaydedilmeye başlamıştır. Güney Kore'deki durumu özetlemek gerekirse 1948-1961 arasındaki dönem havacılığın önemli adımlarının atıldığı yani havayolu şirketlerinin kurulduğu, yeniden iç hat uçuşlara başlandığı ve ilk dış hat uçuş olan Hong Kong seferlerinin başlandığı bir dönemdir. 1962-1987 arasındaki dönemde havacılık gelişmeye devam etmiş, 1988-2009 yılları arasındaki dönemde daha rekabete açık bir politika izlenmeye başlamış, açık semalar anlaşmaları yapılmaya başlamıştır. Sonuç olarak bu ölkelerdeki gelişme süreçlerine

baktığımızda 1990'lar ve 2008'e kadar olan süreçte Uzak Doğu'da hava ulaşımının hızla geliştiği anlaşılmaktadır (Wang & Heinonen, 2015, s. 171-182).

Hava ulaşımındaki liberalleşme sürecine Afrika kıtası açısından baktığımızda, kıta hava ulaşımı açısından iyi bir potansiyele sahip olmasına rağmen Afrika ülkelerinin izlemekte oldukları politikalar nedeniyle geri kaldığı anlaşılmaktadır. Afrika bölgesi açısından liberalleşme sadece bölgenin kendi içerisi ile sınırlı kalmış gibi görülmektedir. Bölge içinde liberalleşme açısından atılan en büyük adım 1999 yılında kabul edilen ve kıtada yer alan ülkeler arasındaki hava ulaşımının liberalleştirilmesi amacıyla imzalanmış olan "Yamoussoukro Kararı" olmakla beraber bu süreç bile amaçlandığı şekilde tamamlanamamıştır (Abate, 2013, s. 4-5). Afrika kıtasındaki liberalleşme süreci genel hatları ile "Yamoussoukro Kararı"nın kabul edilmesi, Afrika ülkeleri arasındaki ikili hava ulaştırma anlaşmalarının bu kararda yer alan hususlar çerçevesinde gözden geçirilmesi, ülkelerin iç hatlarında serbestleşmeye gitmeleri ve birçok özel havayolu şirketine yerel, bölgesel ve uluslararası sefer gerçekleştirme imkânının sağlanması, anlaşmalarda çoklu tayin ilkesinin benimsenmeye başlanması ve son olarak yabancı havayolu şirketleri ile işbirliği anlaşmaları yapılmasına izin verilmesi şeklinde olmuştur (Ismaila, Warnock-Smith, & Hubbard, 2014, s. 70). Yapılan bir araştırmaya göre "Yamoussoukro Kararı"nın %32'sine denk gelen 17 Afrika ülkesi kararın ana unsurlarını uygulama kararı almışlardır. Bu ülkelerin yapmış olduğu toplam ikili hava ulaştırma anlaşmalarının %71'inde çoklu tayin ilkesi benimsenmiş,%33'ünde ücret tarifelerinde liberalleşme sağlanmış ve %60'ında işbirliği düzenlemelerine izin verilmiştir (Surovitskikh & Lubbe, 2015, s. 160).

Uluslararası hava taşımacılığında, serbestleşme hareketlerinden sonra 1989 yılına kadar sektörde kârlılık görülmüştür. Ancak 1990-1993 yılları arasında petrol fiyatlarının artması ve Körfez Krizi nedeniyle taleplerdeki azalma sonucu havacılık sektörü de duraklamaya geçmiş ve havayolu şirketleri uzun süre girdikleri krizden çıkamamışlardır. Bu durumun başlıca nedenleri, dünyada yaşanan krizlerden dolayı dünya ekonomisinde yaşanan yavaşlama, liberalleşme ile beraber bazı pazarlardaki trafik büyümesinin yetersiz kalması, havayolu şirketlerinin sahip olduğu kapasite fazlalığı ve pazarda yer edinmek için girdikleri rekabetin fiyatları düşürmesidir.

Dünya genelinde, 1994 yılından sonra maliyetleri azaltmaya yönelik alınan tedbirler ve sektördeki talebin tekrar artışa geçmesi ile çoğu havayolu şirketi tekrar kâr elde etmeye başlamıştır. Ancak, 1998-1999 yıllarında yaşanan Uzak Doğu Asya

krizi, 2001 yılında ABD’de gerçekleşen 11 Eylül terör saldırısı, bu saldırı sonrası patlak veren savaşlar, bölgesel anlamda yaşanan ekonomik sorunlar ve Tsunami felaketi gibi birçok olay uluslararası havacılığın gelişmesini birçok yönden sekteye uğratmıştır (Koçer, 2008). Bahsedilen krizlerin atlatılmasından sonra havacılık sektöründeki gelişmeler tekrar ivme kazanmaya başlamıştır.

Uluslararası hava ulaşımının liberalleştirilmesi konusunda son yıllarda çalışmalar ICAO çatısı altında hızlandırılmıştır. Bu kapsamda, söz konusu çalışmaların yürütülmesi amacıyla Hava Ulaşım Komitesi’nin 193. oturumunun ilk toplantısında, Hava Ulaşımı Düzenlemeleri Paneli (Air Transport Regulation Panel), uluslararası hava ulaşımı mevzuatı ve ekonomik düzenlemeleri konusunda her yıl toplanarak çalışmalarını yürütmektedir. 2014 yılı Mayıs ayı içerisinde Montreal’de düzenlenen 12. Hava Ulaşımı Düzenlemeleri Paneli’nde uluslararası hava ulaşımının liberalleşmesi için ICAO uzun dönemli vizyonu oluşturulmuştur. Bu vizyona göre, Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonuna üye devletler uluslararası hava ulaşımının liberalleşmesi için sürekli çalışmalar yapacak ve tüm paydaşlar ile ekonominin bundan faydalanmasını sağlamaya çalışacaklardır. Bu vizyon doğrultusunda çalışmalar yürütülürken havacılığın güvenlik ve emniyet konularındaki tüm hususlarına saygı gösterilecek ve bütün ülkelere ve paydaşlara eşit ve adil fırsatların sunulması hedeflenmiştir (International Civil Aviation Organization, 2014).

Uzun dönemli vizyonun belirlenmesini takiben ICAO tarafından tüm ülkelerin vizyon hakkındaki görüş ve onayları talep edilmiş, sonrasında tüm devletler kabul edilip benimsenmiştir. Liberalleşme çalışmaları bu kapsamda sürdürülmüş, ayrıca artık ikili anlaşmalar yerine devletlerin bir adım giderek uluslararası hava ulaşımının düzenlenmesinde çok taraflı bir anlaşma metni imzalamaları gerektiği düşünülmüştür. Bu nedenle, 2015 yılının Eylül ayında düzenlenen 13. Hava Ulaşımı Düzenlemeleri Paneli’nde 2017 yılına kadar birçok taraflı hava ulaştırma anlaşması metni hazırlanması karara bağlanmıştır. Bu metinde anlaşmalarda yer alan ana hususların yanı sıra trafik haklarına ilişkin olarak 3. ve 4. trafik haklarının sınırsız olacak şekilde düzenlenmesi, 5., 6. ve 7. trafik haklarının ise anlaşmaya ek protokollerle belirlenebileceği kararlaştırılmıştır. 2017 yılında imzaya açılması planlanan anlaşmanın liberalleşmeye hazır olan devletlerin imzalayacakları, diğer devletlerin ise ikili düzene devam edip hazır olduklarında bu anlaşmaya taraf olmaları düşünülmüştür (International Civil Aviation Organization, 2015).

3.1 Türkiye’de Havacılık ve Serbestleşme Süreci

Türkiye’de havacılıkla ilgili ilk çalışmalar, 1912 yılında, bugünkü Atatürk Havalimanının hemen yakınında yer alan Sefaköy’de, tesis olarak iki hangar ve küçük bir meydanda başlamıştır. 1925 yılında kurulan Türk Tayyare Cemiyeti ile Türk Sivil Havacılığının kurumsal temelleri atılmıştır. Türk Tayyare Cemiyetinin adı daha sonra yıllarda Türk Hava Kurumu olarak değiştirilmiştir (Tarihçe | Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü).

20 Mayıs 1933 tarihinde, 2186 sayılı kanun ile Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak, Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi kurulmuştur. Bu kurumun kuruluş amacı, sivil havayolları kurmak ve havayolu taşımacılığı yapmaktır. Yine 1933 yılında, 5 uçaklık filo ile Türk Hava Postaları Türkiye’nin ilk sivil hava taşımacılığını gerçekleştirmeye başlamıştır. Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi, 1935’den sonra 2744 sayılı kanun ile Bayındırlık Bakanlığına bağlanmış, 1938 yılında 3424 sayılı kanun ile katma bütçeli bir idare olarak Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğüne dönüştürülmüş ve yeni uçaklarla İstanbul-Ankara arasında tarifeli olarak yolcu ve posta taşımacılığı yapmaya başlamıştır.

Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü, 21 Mayıs 1958 tarih ve 6623 sayılı Kanun ile Türk Hava Yolları’na (THY) dönüştürülmüştür. 1977 yılında ise Türkiye’nin ilk özel havayolu şirketi olan Bursa Havayolları kurulmuş, ancak İstanbul-Bursa arasında tarifesiz sefer sunan şirket 1980 yılında kapanmıştır (Hassu, 2004, s. 57).

Hızlı bir gelişme göstermekte olan dünya sivil havacılığına ayak uydurulması ve uluslararası havacılık ilişkilerinin düzenli bir şekilde yürütülmesi ve denetlenmesi amacıyla 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı" kurulmuştur. Bu idare de, 1987 yılında "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırılmıştır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 18 Kasım 2005 tarihine kadar Ulaştırma Bakanlığının Ana Hizmet Birimi olarak çalışmalarını yürütmüş, bu tarihte yürürlüğe giren 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile finansal açıdan özerk hale gelmiş ve şu anki yönetim yapısına ulaşmıştır.

Günümüzde, Türkiye’deki havacılık faaliyetleri, 19 Ekim 1983 tarih ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununa göre ve bu kapsamda yayımlanmış olan İdari

ve Teknik Yönetmelikler ve Havacılık Talimatları çerçevesinde yürütülmektedir (T.C. Resmi Gazete, 1983).

Türkiye, Uluslararası Sivil Havacılığın temelini oluşturan “Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması - Şikago Sözleşmesi”ne 1945 yılında taraf olmuş ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) kurucu üyeleri arasında yer almıştır. Türkiye ayrıca, 1956 yılında Avrupa bölgesinde Avrupa Sivil Havacılık Konferansı-ECAC'a kurucu üye olmuştur. Bunun dışında Türkiye, Avrupa Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı EUROCONTROL'e ve D-8 Havacılık Çalışma Grubu'na da üye durumdadır. Türkiye'de faaliyet gösteren havacılık kuruluşları ise Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association / IATA) ve Uluslararası Havalimanları Konseyi (Airports Council International / ACI) gibi uluslararası organizasyonlara üye durumdadır.

Türkiye'de hava ulaşımının gelişimi üç ana dönem olarak incelenebilmektedir. Bunlar 1983 öncesi dönem, 1983-2003 arası dönem ve 2003 sonrası dönem şeklindedir. 1983 yılından önce Türk Hava Yolları ülkedeki tek taşıyıcı konumundaydı (Dursun, O'Connell, Lei, & Warnock-Smith, 2014, s. 108). Türkiye'de serbestleşmenin başlangıcı kabul edilen, 19 Ekim 1983 tarih ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun kabulü ile beraber özel sektör havayolu şirketlerinin sayısı artmış, filo kapasiteleri ile sektördeki paylarında artışlar meydana gelmiştir. Bu kanunun yürürlüğe girmesi ile özel sektöre ulusal ve uluslararası alanda ticari amaçla hava taşımacılığı ve havaalanı işletmeciliği yapma hakkı verilmiştir (T.C. Resmi Gazete, 1983).

Türkiye'nin ilk özel uluslararası havayolu şirketi olan İstanbul Havayolları şirketi 1986 yılında faaliyete geçmiştir. Havacılık alanında yaşanan, özel taşıyıcıların sektöre girmesi, filoların büyümesi, şirketlerin pazarda edindikleri payların artması gibi gelişmelerle birlikte milli taşıyıcı olarak kabul edilen Türk Hava Yolları (THY) modernize edilmiş, filosu geliştirilmiş ve hizmet standartları yükselmiştir. Ayrıca birçok yerli havayolu şirketi kurulmuş ancak sermaye, bakım-onarım ve alt yapı imkânlarının yetersizlikleri gibi sebeplerle çoğu başarılı olamamışlardır (Battal, Yılmaz, & Ateş, 2006, s. 2).

Ulaştırma Bakanlığı tarafından aynı yıllarda iç hat tarifeli seferlerin gerçekleştirilmesine yönelik düzenlemeler yapılmıştır. Türkiye'nin havacılık sektöründe meydana gelen bu gelişmelerin akabinde özel havayolu şirketleri biraraya gelerek 1989 yılında “Türkiye Özel Sektör Havacılık Derneği”ni (TÖSHİD)

kurmuşlardır. TÖSHİD'in kuruluş amacı, özel sektör sivil havacılık işletmelerinin ekonomik olarak dengeli ve sağlıklı büyümesine katkıda bulunmak, işletmelerin uçuş ve yer emniyetine verdiği önemin artırılması ve Türk havayolu şirketlerinin uluslararası arenada rekabet edebilecek düzeye erişmelerinin sağlanmasıdır.

Bu dönemde ayrıca devlet tarafından havaalanlarında verilen yer hizmetleri özelleştirilmiş ve Yap-İşlet-Devret modeli (Built-Operate-Transfer / BOT Model) ile havaalanlarının terminal işletmecilikleri de özel sektöre devredilmiştir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanmış olan "Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A)"nin 15. maddesinde tarifeli ve tarifersiz seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı yapacak havayolu işletmelerinin yetkilendirme esasları ve hava aracına sahip olma ile ilgili hususlar düzenlenerek havayolu şirketi kurmaya kolaylık sağlanmış, iç hatlarda havayolu taşımacılığı teşvik edilmiştir (T.C. Resmi Gazete, 2013).

1983-2003 yılları arası dönemde Türkiye'nin hava ulaşımında yavaş bir gelişme olmuş ve bu dönemde ülkedeki havayolları tarafından taşınan yolcuların %8,14 artış göstermiştir. Bu nedenle, mevcut talebi arttırmak ve daha rekabetçi bir ortam oluşturmak adına hükümet iç hat taşımacılığındaki düzenlemelerde değişiklik yapmıştır (Dursun, O'Connell, Lei, & Warnock-Smith, 2014, s. 58).

11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de yaşanan terörist saldırıları sonucunda tüm dünyada meydana gelen krizler ile Türkiye'de yaşanan 2000 ve 2001 yılı ekonomik krizleri gelişmekte olan havacılık sektörünü olumsuz yönde etkilemiştir. Türkiye'de 2001 yılı krizinin etkilerinin azaltılması amacıyla bazı yasal düzenlemeler yapılmış olup bunların arasında Sivil Havacılık Kanunu'nun değiştirilmesi de yer almaktadır. 14 Nisan 2001 tarihinde yeni bir ekonomik program açıklanmıştır. Bu düzenlemeler ile havayolu şirketlerine iç hat uçuş fiyatlarını serbestçe belirleme olanağı tanınmıştır. Havayolu şirketlerinin ücret tarifelerini serbest bir şekilde belirleyebilmeleri, ücretleri günlük ve saatlik değiştirebilmeleri uçak kapasitelerini etkin kullanmalarına imkân sağlamış, bu düzenleme rekabeti arttırdığı için orta ve uzun dönemde istihdamı arttırmıştır. Havayolu işletmelerine getirilmiş olan bu serbestleşmenin ardından kabul edilen bir başka kanun ile de havaalanı işletmeciliğini özel sektöre devretme yetkisi verilmiş, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürlüğü tarafından işletilmekte olan Antalya, İstanbul Atatürk, İzmir Adnan Menderes, Ankara Esenboğa, Dalaman ve Milas-Bodrum havaalanlarının terminalleri ile Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş.

(HEAŞ) tarafından işletilmekte olan İstanbul Sabiha Gökçen havaalanının terminallerinin özel sektör tarafından işletilebilmesi sağlanmıştır.

Türkiye her ne kadar hava ulaşımına elverişli bir ülke olsa da gelirlerin düşük, uçak bileti fiyatlarının ise yüksek olması nedeniyle taşımacılıkta havayolu ulaşımı fazla rağbet görmemekteydi. Bununla birlikte, 2003 yılında iç hatlarda sefer düzenleme hakkı özel havayolu şirketlerine de açılmış ve sektör canlanmıştır. Bu düzenleme ile yolcular, özel havayolu şirketlerinin sefer gerçekleştirmeye başladığı hatlarda daha düşük bilet fiyatlarıyla seyahat etmeye başlamışlardır. Ayrıca havayolu işletmelerine, havaalanı hizmet ücretlerinden konaklama ve yolcu başına hizmet ücretlerinin %50 indirilmesi, bilet ücretleri üzerindeki özel işlem vergisi ve eğitime katkı paylarının kaldırılması gibi bazı düzenlemelerle teşvikler sağlanarak iç hatlarda taşımacılığın artırılması hedeflenmiştir. Sonuç olarak taşınan yolcu sayılarında önemli bir artış olmuştur. 2003 sonrası dönemde Türk havacılık sektörü hızlı bir büyüme göstermiştir. 2003-2013 yılları arasındaki 11 yıllık dönemde yolcu taşımacılığında yıllık ortalama %14,2 artış görüldüğü kaydedilmiştir (Dursun, O'Connell, Lei, & Warnock-Smith, 2014, s. 58). Türkiye havacılık sektöründeki gelişme son yıllarda Türk havayolu şirketlerinin dış hatlardaki paylarının toplamında da görülmektedir. Yurtdışı yolcu taşımacılığında 2010 yılında yerli havayolu şirketlerinin payı %56 iken 2014 yılında bu oran %61 olmuştur (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, 2014, s. 31). DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından yapılan çalışmalara göre Türkiye'nin yolcu trafik artış öngörülleri 2016 yılı için iç hatlarda %11, dış hatlarda %9, 2017 yılı için ise iç hatlarda %10, dış hatlarda %8 şeklindedir (Tablo 3.2).

Tablo 3.2: Türkiye 2016-2017 yılları arası yolcu trafiği artış öngörülleri (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, 2014, s. 47).

Yıllar	İç Hat	Dış Hat	Toplam	Artış		
				İç Hat	Dış Hat	Toplam
2014 (Gerçekleşen)	85.416.166	80.304.068	165.720.234	-	-	-
2015	97.010.136	89.590.574	186.600.710	% 14	% 12	% 13
2016	107.218.322	97.570.881	204.789.203	% 11	% 9	%10
2017	117.449.797	105.569.392	223.019.189	% 10	% 8	% 9

3.2 Türkiye'nin Uluslararası Hava Ulaşımı ve Liberalleşme Süreci

İkili hava ulaştırma anlaşmaları, ülkeler arasında karşılıklı seferlerin yapılmasını sağlamaktadır. İkili hava ulaştırma anlaşmalarının güncellenmesi ve yenilerinin yapılması havayolu şirketlerine birçok ülkeye sefer yapma olanağı sunmaktadır. Yeni yapılan anlaşmalarda ve ayrıca revize edilmekte olan anlaşmalarda izlenen politika frekans sayılarını arttırmak, yeni sefer noktaları belirlemek, birden fazla havayolu şirketinin sefer düzenlemesine olanak veren çoklu tayin koşulunu sağlamak ve havayolu şirketlerine karşı ülke taşıyıcıları ile işbirliği yapma yönünde olanak sağlayan işbirliği düzenlemelerine anlaşmalarda yer vermek şeklindedir. Türkiye'nin 2015 yılında güncel ikili hava ulaştırma anlaşması sayısı 164'e ulaşmıştır.

Genel olarak, hava ulaşımında pazara erişimin liberalleşmesi sektör için iş fırsatlarının yanı sıra ürün ve servislerin tedariği için bir rekabet ortamı yaratabilmektedir. Bu düşünceyle, açık ve adil bir rekabetin sağlanmasına yardımcı olacak önlemlere bağlı olarak, ICAO ve ECAC üyesi olan ve Avrupa Birliğine giriş sürecinde bulunan Türkiye, ICAO'nun uluslararası hava taşımacılığının liberalizasyonuna yönelik politikalarını teşvik etmekte ve desteklemektedir.

Türkiye'nin Adım Adım Liberalleşme Yaklaşımı (Step-By-Step Liberalization Approach) ile ilgili olarak iyi bir deneyime sahip olduğumu söyleyebiliriz. Yıllarca sadece devlete ait bir havayolu şirketi bulunmasından dolayı, yolcuların ya da müşterilerin bu havayolu dışında başka bir seçeneği bulunmamaktaydı. Bu durum, hava ulaşımının gelişimindeki en önemli aktör olan müşteriyi, ödediği ücretin karşılığını alamaması nedeniyle olumsuz olarak etkilemekteydi. Ancak, 2003 yılından sonra, ilk adım olarak iç pazar tüm yerli havayolları için rekabete açılmış, bunun sonrasında ikinci adım olarak ise, devlete ait havayolu özelleştirilmeye açılmıştır. Bunun sonucunda yolcu sayısı üç katına çıkmış, bilet ücretleri azalmış, çok daha fazla iş olanakları yaratılmış ve yolcular için de bu durum memnuniyet verici bir hal almıştır. Üçüncü adımda, tüm yerli havayolları için uluslararası uçuşlar rekabete açılmıştır. Dördüncü adımda ise, uluslararası taşıyıcılar için ilave trafik hakları sağlanmıştır. Ayrıca, Türkiye diğer ülkelerle daha liberal hava ulaştırma anlaşmaları benimsemeye başlamıştır. Tüm bunların gerçekleşmesi sırasında, Türkiye daha güvenilir ve sürdürülebilir bir sivil havacılığın sağlanmasını teminen gerekli olan hava ulaşım kapasitesini yaratmak amacıyla diğer devletlerle işbirliği ve

ihtiyaç duyan devletlere yardım politikası gütmüştür. Bundan sonraki adım, tüm paydaşların da rızasıyla bölgesel ve/veya çok bölgeli liberalleşmenin hayata geçirilmesi olmuştur.

Türkiye'nin izlediği politika, pazara erişimin liberalleşmesinin avantajlı olduğunu destekler niteliktedir. Pazara erişimin liberalleşme, çok karmaşık hususlardan birini teşkil etmekte olup, adil rekabet, slot tahsisi, müşterinin korunması ve diğer benzer kavramları da kapsamaktadır.

Liberalleşme, her ne kadar güçlü taşıyıcıların ortaya çıkmasına katkı sağlasa ve onları daha sürdürülebilir kılsa da, tekelleşmenin yaratılması ve küçül ölçekli taşıyıcıların zayıflaması olasılıkları her zaman mevcuttur. Bu durum, güçlü hava taşıyıcılarının sürdürülebilirliğine yardım ediyor gibi görünse de devletlerin sivil havacılık sektörlerinin sürdürülebilirliği gibi daha önemli olan bir konuya katkı sağlamayabilmektedir. Güçlü taşıyıcılar barındıran pazarlar, kârlı olmayan rotalar için hizmet sağlayamayabilmektedir. Türkiye aynı zamanda pazara erişimle ilgili anlaşmalarda hava taşıyıcılarının hakiki mülkiyeti ve etkin kontrolünü devam ettirmek istemektedir.

Türkiye, tüm paydaşların fayda sağlamasını teminen, pazara erişimin liberalleşmesi konusunun havacılık personeli için daha fazla liberalleşmiş iş fırsatları ile beraber değerlendirilmesini benimsemekte ve ayrıca, uluslararası havacılığın sürekli gelişimi ve sürdürülebilirliği konusunun önemli bir rolü olduğunu düşünmektedir. Gelişmiş pazarlar, gelişmekte olan pazarların ihtiyaçlarını karşılarken, gelişmekte olan devletlere teknik bilgi sağlanmalı ve hava ulaşımı sektöründeki yatırımları teşvik edilmelidir. Ayrıca, gelişmekte olan devletlerin sivil havacılık alanındaki teknik kapasitenin, yatırımların, eğitimlerin, bakım onarım fırsatlarının geliştirilmesinin ulusal gelişime zarar vermeden desteklenmesi de önemli bir husustur. Sürdürülebilir hava ulaşımı, yalnızca küresel ve adil bir şekilde tüm dünyaya yayılmış olması halinde mümkün olabilir.

3.3 Hava Liberalleşme İndeksi

2.1.1. bölümünde hava ulaştırma anlaşmalarının içeriği hakkında bilgiler verilmiş, trafik hakları, kapasite ve fiyat tarifesi gibi hava ulaşımının liberalleşmesinde etken olan önemli bileşenler anlatılmıştır. Dünya Ticaret Örgütü (World Trade Organization / WTO) 2006 yılında hava ulaştırma anlaşmalarının

liberalleşme derecesini nicel bir şekilde ölçmek için “Hava Liberalleşme İndeksi (Air Liberalization Index / ALI)”ni ortaya koymuştur. Hava Liberalleşme İndeksi (ALI), WTO tarafından uzmanların görüşleri alınarak seçilen ve ağırlıklı puanlandırmaları yapılan hava ulaştırma anlaşmalarının çeşitli maddelerinde yer alan hakların mevcudiyeti veya yokluğu, kısıtlamalar ve diğer değişik özelliklere bağlı olarak belirlenmektedir (Peoples, 2014, s. 13). Hava ulaştırma anlaşmalarının liberalleşme derecesini yansıtan bu indeksin yüksek değerde olması daha liberal bir anlaşma olduğuna işaret etmektedir. Tablo 3.3’de bir hava ulaştırma anlaşmasının Hava Liberalleşme İndeksinin hesaplama yöntemi özetlenmiştir. Tablodan anlaşılacağı üzere maksimum değer olan 50 değeri tam liberalliği yani pazara girişe engel olabilecek tüm düzenlemelerin en düşük seviyede tutulduğu anlamına gelmektedir. Hava liberalleşme indeksinden, çok değişkenli modellerde regresyon analizlerinde de faydalanılmakta ve hava ulaşımının liberalleşmesinin diğer etkenlerle beraber ülkelerin hava ulaşımını ne yönde etkilediğini ortaya koymak için sıklıkla kullanılmaktadır (Warnock-Smith & Morrell, 2008, s. 89).

Tablo 3.3’te özetlenen ve ALI’nin hesaplanmasında kullanılan bileşenlerin ne anlama geldiği ve değerlendirme kriterlerini burada açıklamakta fayda görülmektedir. Bileşenlerden ilki olan hakların verilmesi konusu, iki ülke arasındaki hava hizmetlerinin sağlanmasındaki hakları tanımlamaktadır. Özellikle WTO çalışması, 5. trafik hakkı, 7. trafik hakkı ve kabotaj hakkına odaklanmaktadır. Daha önce de anlatıldığı üzere 5. trafik hakkı bir ülkenin havayolu taşıyıcısının diğer iki ülke arasındaki yolcu, yük ve postayı, kendi ülkesinde başlaması veya sona ermesi kaydıyla, taşıma hakkıdır. 7. trafik hakkı bir havayolu işletmesinin kendi ülkesi haricindeki iki ülke arasında yolcu, yük ve posta taşıma hakkıdır. Kabotaj hakkı (8. trafik hakkı) ise bir havayolu işletmesinin kendi ülkesi dışında bir ülkenin iç hatlarında yolcu, yük ve posta taşıması hakkıdır. Bu haklara sahip olunması liberalleşmeyi arttıran değerlerdir.

İkinci bileşen olan tayin etme ise tekli ve çoklu tayin olarak ikiye ayrılmakta olup tekli tayin ilkesinde iki ülke arasında yapılan hava ulaştırma anlaşması uyarınca, taraf ülkelerin her birinin yalnızca tek bir havayolu işletmesi hat çizelgesinde yer alan hatlarda sefer gerçekleştirmek üzere yetkilendirilmektedir. Çoklu tayinde ise

birden fazla havayolu işletmesine sefer gerçekleştirme yetkisi verilmektedir. Çoklu tayin ilkesi, tekli tayine göre daha liberal bir durumu ifade etmektedir.

Tablo 3.3: Standart hava liberalleşme indeksinin puanlandırılma yöntemi (Schiff & Small, 2013).

Bileşen	Değişken	Puan
1. Hakların Verilmesi		
a. Beşinci trafik hakkı	Yok	0
	Var	6
b. Yedinci trafik hakkı	Yok	0
	Var	6
c. Kabotaj hakkı	Yok	0
	Var	6
2. Tayin	Tekli	0
	Çoklu	4
3. Mülkiyet	Hakiki mülkiyet ve etkin kontrol	0
	Müşterek menfaat	4
	Şirket merkezi ilkesi	8
4. Kapasite	Önbelirleme	0
	Diğer kısıtlayıcı	2
	Bermuda I	4
	Diğer liberal	6
	Serbest belirleme	8
5. Fiyat Tarifesi	Çift taraflı onay	0
	Başlangıç ülkesinin onaylamaması	3
	Çift taraflı onaylamama	6
	Bölgesel fiyatlandırma	4 veya 7
	Serbest fiyatlandırma	8
6. İstatistikler	Paylaşılabilir	0
	Paylaşılamaz	1
7. İşbirliği düzenlemeleri	Yok	0
	Var	3
Maksimum Toplam ALI değeri		50

Mülkiyet bileşeni yabancı bir ülkenin tayin edilen havayolu işletmesinin kendi ülkesinde sefer düzenlemesi için gerekli olan şartları tanımlamaktadır. Kısıtlayıcı şartlar hakiki mülkiyet ve etkin kontrolü gerektirir ki bu da tayin edilmiş havayolunun yabancı ülkenin “bayrak taşıyıcısı (flag carrier)” olması anlamına gelmektedir. Şirket merkezi ilkesi, yabancı havayolunun yabancı ülke tarafından da

tayin edilebildiği daha liberal rejimlerdir. Müşterek menfaat ilkesi, anlaşmada tanımlanan bir veya daha fazla ülkedeki havayolunun hakiki mülkiyet ve etkin kontrol ile şirket merkezi ilkesini de hala gerektirirken, şirket merkezi ilkesinde bu özellik aranmadığı için bunlar içinde en liberali şirket merkezi ilkesinin benimsenmiş olmasıdır.

Kapasite bileşeni, iki ülke arasında sunulacak olan hava hizmetinin miktarını, koltuk sayısını ve frekansını (sıklık) içermektedir. Kapasite bileşenin değişkenleri en kısıtlayıcıdan en liberale ön belirleme, bermuda I ve serbest belirleme şeklinde sıralanabilir. Ön belirleme metodunda kapasite hizmetin başlamasından önce kararlaştırılmaktadır. Bermuda I rejimi havayollarına önceden bir devlet onayı olmaksızın kapasitelerini ayarlamak için sınırlı bir hak vermektedir. Serbest belirlemede ise kapasitenin belirlenmesi düzenleyici otoritenin kontrolünün dışında bırakılmaktadır.

Fiyat tarifesi hava hizmetlerinin ücretlendirilmesine yönelik ilkeye karşılık gelmektedir. En kısıtlayıcı değişken fiyat tarifesinin uygulanmaya konulmadan önce her iki tarafında onaylamasını gerektiren çift taraflı onay (dual approval) yöntemidir. En liberal değişken, ücretlerin herhangi bir tarafın onayına tabi olmadığı serbest fiyatlandırma yöntemidir. Yarı-liberal rejimler, tarifelerin yalnızca başlangıç ülkesi tarafından onaylanmayabileceği ilke olan başlangıç ülkesinin onaylamaması değişkeni, tarifelerin geçersiz kılınması için her iki ülkenin de onaylamamasını gerektiren çift taraflı onaylamama değişkeni ve tarafların belli bir sınır içerisinde kalan ve belirli nitelikleri karşılayan fiyatları onaylamayı kabul ettikleri bölgesel fiyatlandırma değişkenlerini içermektedir.

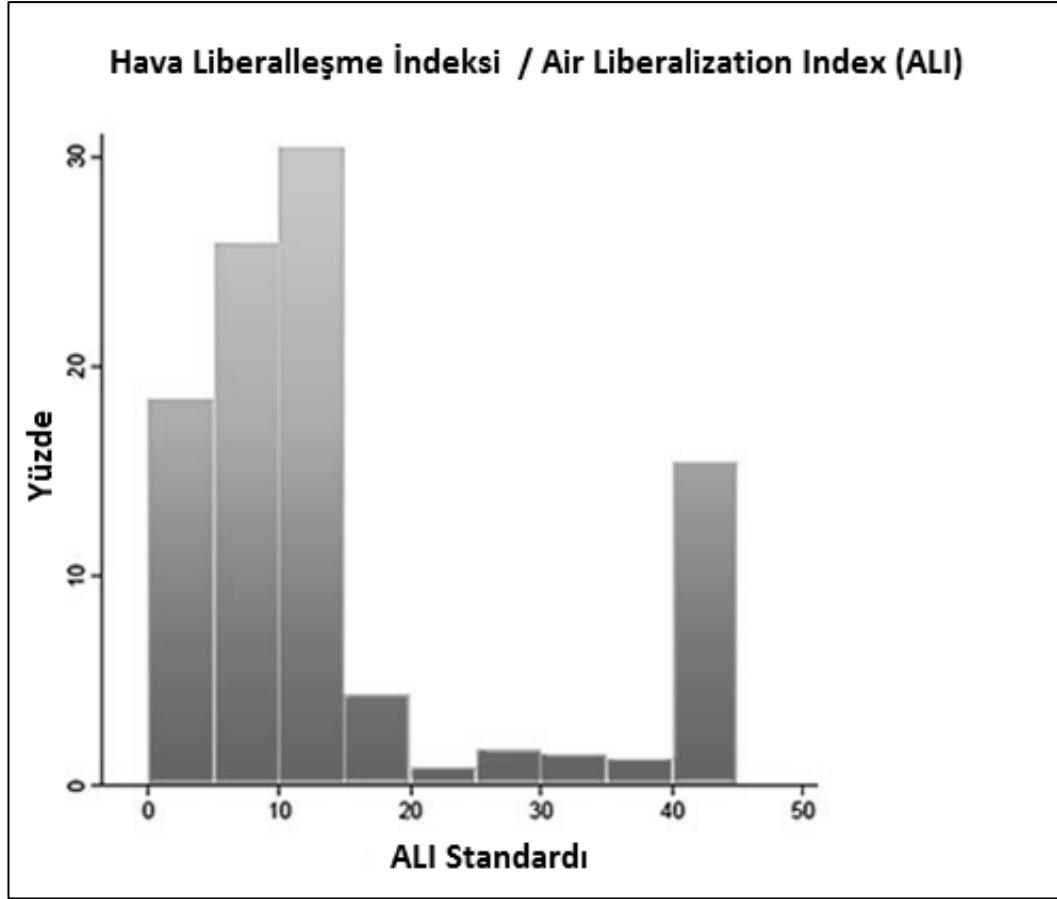
İstatistikler, ülkeler arasında veya onların havayolu işletmeleri arasındaki istatistik verilerin karşılıklı paylaşılmasına ilişkin kuralları düzenlemektedir. Eğer istatistiklerin karşılıklı paylaşılması isteniyorsa bu durum, bir tarafın diğer tarafın havayolu işletmelerinin performansını izleme niyetinde olduğunu göstermektedir. Bu durum ise anlaşmada kısıtlayıcı bir özellik olarak kabul edilmektedir.

Son bileşen olan işbirliği düzenlemeleri ise tarafların tayin edilen havayolu işletmelerine birbirleri ile bloke yer, kod paylaşımı, havayolu ittifakları ve diğer ticari uygulamalar gibi pazarlama uygulamalarına katılabilme hakkını vermeleridir. Bu hakkın anlaşmalarda yer alması liberalleşmeye rasyonel katkı sağlayan bir etken olarak değerlendirilmektedir.

Hava liberalleşme indeksinin hesaplanmasında kullanılan bu bileşenlerin haricinde ikili anlaşmalarla belirlenen uçuş gerçekleştirilecek olan noktaların ve haftalık uçuş sıklığı sayılarının arttırılmasının da liberalleşmeye olumlu etkisi bulunmaktadır. Bu sayıların arttırılması ülkeler arasındaki havayolu trafiğini doğrudan olumlu yönde etkilemektedir.

2008 yılında Piermartini ve Rousova tarafından 184 ülke için ortalama ALI değerleri hesaplanmıştır. Hesaplanan ALI değerleri için kullanılan veriler yaklaşık olarak ülkelerin 2005 yılındaki liberalleşme durumlarını yansıtmaktadır ve en az liberalden en çok liberale doğru ülkeler sıralandırılmıştır. Bu sıralamaya göre Angola ortalama 0,67 ALI standardı ile ilk sırada, Estonya 41,43 ALI standardı ile 184. sırada, Türkiye ise 8,89 ALI standardı ile 88. sırada yer almıştır. Buna göre Türkiye 184 ülke içerisinde 97. en liberal ülke olarak görülmektedir. Hava ulaştırma anlaşmalarının yaklaşık %70'i 15 puandan daha düşük ALI değerine sahip iken, yalnızca %15'i 40 puanın üzerinde bulunmuştur ve hiçbiri de 45 puanın üzerinde değildir (Şekil 3.1). Yüksek ALI değerlerinin çoğunluğu Avrupa Birliği üyesi ülkelerin hava ulaştırma anlaşmalarına dayanarak hesaplanmış ve en yüksek ALI değeri de 43 olarak bulunmuştur. Piermartini ve Rousova, liberalleşmenin yolcu hacmine etkilerini analiz etmek için, ALI değerlerini 2299 ülke çifti arasındaki yolcu hacmiyle birlikte kullanmışlardır. Diğer her etken eşit iken daha yüksek liberalleşmenin yolcu hacmini arttırması beklenir. Liberalleşmenin sonucunda yolcu hacmindeki artış ülkelerin refah oranındaki artışın da bir göstergesi olarak değerlendirilmektedir (Piermartini & Rousova, 2008).

Hava ulaşımının liberalleşmesinin göstergeleri arasında ALI standardında kullanılan bileşenlerin yanı sıra başka liberalleşme göstergelerinin de yer aldığını söylemek mümkündür. Bunlar arasında yerli havayolu işletmelerinde, yabancı yatırımcıların pay sahibi olmasına izin verilmesi, düşük maliyetli havayolu şirketlerinin (low cost carrier / LCC) varlığı, yolcu taşımacılığında etkili havayolu şirketlerinin sayısı, özel havayolu işletmelerine uluslararası hatlarda sefer gerçekleştirme izni verilmesi ve açık semalar anlaşmalarının sayısının fazla olması yer almaktadır (Zhang & Findlay, 2014, s. 45).



Şekil 3.1: Dünya'da hava liberalleşme indeksi (184 ülke) (Boileau & Vesselovsky, 2013).

3.4 Türkiye'nin Liberalleşme Seviyesinin Değerlendirilmesi

Bu bölümde Türkiye'nin liberalleşme seviyesinin 3.3 bölümünde anlatılan Hava Liberalleşme İndeksi kullanılarak bir değerlendirme yapılmıştır. Bunun için son 20 yılda Türkiye'nin diğer ülkelerle yapmış olduğu ikili hava ulaştırma anlaşmaları incelenmiştir. Ancak hava ulaştırma anlaşmaları farklı yıllarda yapılmış olduğundan bir karşılaştırmalı analiz yapılabilmesi için 1995, 2005 ve 2015 yıllarında geçerli olan anlaşmalar dikkate alınmıştır. Bu yıllardaki anlaşma sayılarına bakıldığında 2015 Eylül ayı itibariyle Türkiye'nin 164 ülke ile anlaşması bulunurken, 2005 yılında 86 ülke ile, 1995 yılında ise yalnızca 77 ülke ile hava ulaştırma anlaşmasının bulunduğu görülmektedir. Türkiye'nin hava liberalleşme indeksi tüm bu ülkeler ile 1995, 2005 ve 2015 yılları için Tablo 3.3'te yer alan puanlama sistemi kullanılarak ayrı ayrı hesaplanmıştır.

1995 yılında Türkiye'nin anlaşması bulunan 77 ülke ile yapmış olduğu ikili hava ulaştırma anlaşmaları dikkate alınarak hesaplanan 1995 yılına ait ülke bazında Standart Hava Liberalleşme İndekslerinin (ALI) hesaplanmasında kullanılan bileşenlerin puanlandırılması Tablo 3.4'te gösterilmiştir.

2005 yılında Türkiye'nin anlaşması bulunan 86 ülke ile yapmış olduğu ikili hava ulaştırma anlaşmaları dikkate alınarak hesaplanan 2005 yılına ait ülke bazında Standart Hava Liberalleşme İndekslerinin (ALI) hesaplanmasında kullanılan bileşenlerin puanlandırılması Tablo 3.5'te gösterilmiştir.

2015 yılında Türkiye'nin anlaşması bulunan 164 ülke ile yapmış olduğu ikili hava ulaştırma anlaşmaları dikkate alınarak hesaplanan 2015 yılına ait ülke bazında Standart Hava Liberalleşme İndekslerinin (ALI) hesaplanmasında kullanılan bileşenlerin puanlandırılması Tablo 3.6'da gösterilmiştir.

Türkiye'nin gerek 1995 yılı gerek o tarihten bu yıla kadarki tüm ikili hava ulaştırma anlaşmalarında hiçbir zaman dikkate alınmayan bileşenler 7. trafik hakkı, kabotaj hakkı, mülkiyet ve istatistikler olarak öne çıkmaktadır. Çünkü 7. trafik hakkı ve kabotaj hakkı anlaşmaların hiçbirinde tanınan bir hak olarak yer almadığından, mülkiyet bileşeni tüm anlaşmalarda hakiki mülkiyet ve etkin kontrol ilkesi olarak belirtildiğinden ve istatistiklerin paylaşılmasına tüm anlaşmalarda izin verildiğinden tüm bu bileşenler tüm ülkeler için puanlamada 0 olarak değerlendirilmiştir. Tablo 3.3'e göre maksimum olabilecek toplam ALI değeri 50 iken Türkiye'de yukarıda belirtilen durum nedeniyle bu sayı günümüzde maksimum 29 olabilmektedir.

2015 yılında Türkiye'nin anlaşması bulunan 164 ülke ile yapmış olduğu ikili hava ulaştırma anlaşmaları dikkate alınarak hesaplanan 1995, 2005 ve 2015 yıllarına ait ülke bazında Standart Hava Liberalleşme İndeksleri (ALI) Tablo 3.7'de gösterilmiştir.

Tablo 3.7'deki verilerden de anlaşılacağı üzere Türkiye'nin ABD, Botswana, Gambiya, İngiltere ve Meksika ile hesaplanan ALI değeri 27 olup bu değer Türkiye'nin iki ülke arasında hesaplanan maksimum değeridir.

Tablo 3.4: 1995 yılı için Türkiye'deki ALI bileşenlerinin puanlandırılması.

No	Ülke	ALI 1995 (0-50)	1. Hakların Verilmesi			2. Tayin	3. Mülkiyet	4. Kapasite	5. Fiyat Tarifesi	6. İstatistikler	7. İşbirliği düzenlemeleri
			a. Beşinci trafik hakkı	b. Yedinci trafik hakkı	c. Kabotaj hakkı						
1	A.B.D.	14	0	0	0	4	4	0	0	0	0
2	ALMANYA	15	0	0	0	4	8	3	0	0	0
3	AVUSTRALYA	10	6	0	0	0	4	0	0	0	0
4	AVUSTURYA	14	6	0	0	4	4	0	0	0	0
5	AZERBAYCAN	14	6	0	0	4	4	0	0	0	0
6	B.A.E.	14	6	0	0	4	4	0	0	0	0
7	BAHREYN	10	6	0	0	0	4	0	0	0	0
8	BANGLADEŞ	8	0	0	0	4	4	0	0	0	0
9	BELÇİKA	14	6	0	0	4	4	0	0	0	0
10	BEYAZ RUSYA	14	0	0	0	4	4	6	0	0	0
11	BOSNA HERSEK	15	0	0	0	4	8	3	0	0	0
12	BREZİLYA	14	6	0	0	4	4	0	0	0	0
13	BULGARİSTAN	14	6	0	0	4	4	0	0	0	0
14	CEZAYİR	17	6	0	0	4	4	3	0	0	0
15	ÇEK CUMHURİYETİ	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0
16	ÇİN	10	6	0	0	0	4	0	0	0	0
17	DANİMARKA	14	6	0	0	4	4	0	0	0	0
18	ENDONEZYA	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0
19	FAS	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0
20	FINLANDIYA	10	6	0	0	0	4	0	0	0	0
21	FRANSA	14	6	0	0	4	4	0	0	0	0
22	GÜNEY AFRIKA	8	0	0	0	4	4	0	0	0	0
23	GÜNEY KORE	10	6	0	0	0	4	0	0	0	0
24	GÜRCİSTAN	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0
25	HİRVATİSTAN	17	0	0	0	4	4	6	0	3	3
26	HİNDİSTAN	13	6	0	0	0	4	0	0	0	3
27	HOLLANDA	8	0	0	0	4	4	0	0	0	0
28	İRAK	14	6	0	0	4	4	0	0	0	0
29	İNGİLTERE	14	6	0	0	4	4	0	0	0	0
30	İRAN	10	6	0	0	0	4	0	0	0	0
31	İRLANDA	23	6	0	0	4	4	6	0	3	3
32	İSPANYA	7	0	0	0	0	4	0	0	0	3
33	İSRAIL	14	6	0	0	4	4	0	0	0	0
34	İSVEÇ	14	6	0	0	4	4	0	0	0	0
35	İSVİÇRE	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0
36	İTALYA	17	0	0	0	4	4	6	0	0	3

Tablo 3.4 (Devamı): 1995 yılı için Türkiye'deki ALI bileşenlerinin puanlandırılması.

37	JAPONYA	17	6	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	3
38	KANADA	10	6	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
39	KATAR	8	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
40	KAZAKİSTAN	8	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
41	KIRGIZİSTAN	4	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
42	KUVEYT	4	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
43	KÜBA	14	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	0
44	LETONYA	14	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	0
45	LIBYA	10	6	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
46	LİTVANYA	17	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	3	0
47	LÜBNAN	14	6	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
48	LÜKSEMBURG	8	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
49	MACARİSTAN	8	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
50	MAKEDONYA	8	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
51	MALEZYA	10	6	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
52	MALTA	4	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
53	MİSİR	8	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
54	MOĞOLİSTAN	4	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
55	MOLDOVA	8	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
56	NORVEÇ	8	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
57	ÖZBEKİSTAN	8	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
58	PAKİSTAN	10	6	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
59	POLONYA	14	6	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
60	PORTEKİZ	14	6	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
61	ROMANYA	8	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
62	RUSYA	10	6	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
63	SİRBİSTAN	14	6	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
64	SİNGAPUR	10	6	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
65	SLOVAKYA	8	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
66	SLOVENYA	8	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
67	SURİYE	10	6	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
68	SUUDİ ARABİSTAN	14	6	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
69	TACİKİSTAN	8	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
70	TAYLAND	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
71	TUNUS	8	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
72	TÜRKMENİSTAN	8	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
73	UKRAYNA	8	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
74	UMMAN	4	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
75	ÜRDÜN	10	6	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
76	YEMEN	8	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
77	YUNANİSTAN	8	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0

Tablo 3.5: 2005 yılı için Türkiye'deki ALI bileşenlerinin puanlandırılması.

No	Ülke	ALI 2005 (0-50)	1. Hakların Verilmesi			2. Tayin	3. Mülkiyet	4. Kapasite	5. Fiyat Tarifesi	6. İstatistikler	7. İşbirliği
			a. Beşinci trafik hakkı	b. Yedinci trafik hakkı	c. Kabotaj hakkı						
1	A.B.D.	27	6	0	0	4	0	8	0	0	3
2	ALMANYA	18	0	0	0	4	0	8	0	0	0
3	ARJANTİN	20	6	0	0	4	0	4	0	0	3
4	ARNAVUTLUK	14	0	0	0	4	0	4	0	0	3
5	AVUSTRALYA	10	6	0	0	0	0	4	0	0	0
6	AVUSTURYA	14	0	0	0	4	0	4	0	0	3
7	AZERBAYCAN	14	6	0	0	4	0	4	0	0	0
8	B.A.E.	14	6	0	0	4	0	4	0	0	0
9	BAHREYN	17	6	0	0	4	0	4	0	0	3
10	BANGLADEŞ	8	0	0	0	4	0	4	0	0	0
11	BELÇİKA	14	6	0	0	4	0	4	0	0	0
12	BEYAZ RUSYA	14	0	0	0	4	0	4	0	0	0
13	BOSNA HERSEK	15	0	0	0	4	0	8	0	0	0
14	BREZİLYA	14	6	0	0	4	0	4	0	0	0
15	BULGARİSTAN	11	0	0	0	4	0	4	0	0	3
16	CEZAYİR	17	6	0	0	4	0	4	0	0	0
17	ÇEK CUMHURİYETİ	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0
18	ÇİN	13	6	0	0	0	0	4	0	0	3
19	DANİMARKA	17	6	0	0	4	0	4	0	0	3
20	ENDONEZYA	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0
21	ESTONYA	17	0	0	0	4	0	4	0	0	3
22	ETİYOPYA	17	0	0	0	4	0	4	0	0	3
23	FAS	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0
24	FINLANDIYA	10	6	0	0	0	0	4	0	0	0
25	FRANSA	14	6	0	0	4	0	4	0	0	0
26	GÜNEY AFRIKA	8	0	0	0	4	0	4	0	0	0
27	GÜNEY KORE	13	6	0	0	0	0	4	0	0	0
28	GÜRCİSTAN	21	0	0	0	4	0	8	0	0	3
29	HİRVATİSTAN	17	0	0	0	4	0	4	0	0	3
30	HİNDİSTAN	16	6	0	0	0	0	4	0	0	3
31	HOLLANDA	8	0	0	0	4	0	4	0	0	0
32	HONG KONG	14	6	0	0	4	0	4	0	0	0
33	İRAK	14	6	0	0	4	0	4	0	0	0
34	İNGİLTERE	27	6	0	0	4	0	8	0	0	3
35	İRAN	13	6	0	0	0	0	4	0	0	3
36	İRLANDA	23	6	0	0	4	0	4	0	0	3
37	İSPANYA	7	0	0	0	0	0	4	0	0	3

Tablo 3.6: 2015 yılı için Türkiye'deki ALI bileşenlerinin puanlandırılması.

No	Ülke	1. Hakların Verilmesi			2. Tayin	3. Mülkiyet	4. Kapasite	5. Fiyat Tarifesi	6. İstatistikler	7. İşbirliği düzenlemeleri
		a. Beşinci trafik hakkı	b. Yedinci trafik hakkı	c. Kabotaj hakkı						
	ALI 2015 (0-50)	Yok (0) Var (6)	Yok (0) Var (6)	Yok (0) Var (6) Çoklu (4)	Hakiki mülkiyet ve etkin kontrol (0) Müşterek menfaat (4) Şirket merkezi ilkesi (8)	Önbirleme (0) Diğer kısıtlamalar (2) Bermuda I (4) Diğer liberal (6) Serbest belirleme (8)	Çift taraflı onay (0) Başlangıç ilkesinin onayı (3) Çift taraflı onaylamama (6) Bölgesel fiyatlandırma (4 veya 7) Serbest fiyatlandırma (8)	Paylaşılabilir (0) Paylaşılabilir (1)	Yok (0) Var (3)	
1	A.B.D.	6	0	0	4	8	6	0	3	
2	AFGANİSTAN	0	0	0	4	4	3	0	3	
3	ALMANYA	0	0	0	4	8	6	0	3	
4	ANGOLA	0	0	0	4	4	6	0	3	
5	ANTİGUA VE BARBUDA	0	0	0	4	4	6	0	3	
6	ARJANTİN	6	0	0	4	4	6	0	3	
7	ARNAVUTLUK	0	0	0	4	4	6	0	3	
8	AVUSTRALYA	0	0	0	4	4	6	0	3	
9	AVUSTURYA	0	0	0	4	4	6	0	3	
10	AZERBAYCAN	6	0	0	4	4	6	0	3	
11	B.A.E.	6	0	0	4	4	6	0	3	
12	BAHREYN	6	0	0	4	4	6	0	3	
13	BANGLADEŞ	6	0	0	4	4	6	0	3	
14	BELÇİKA	6	0	0	4	4	6	0	3	
15	BELİZE	0	0	0	4	4	6	0	3	
16	BENİN	6	0	0	4	4	6	0	3	
17	BEYAZ RUSYA	0	0	0	4	4	6	0	0	
18	BOSNA HERSEK	6	0	0	4	8	3	0	0	
19	BOTSVANA	6	0	0	4	8	6	0	3	
20	BREZİLYA	6	0	0	4	4	6	0	3	
21	BRUNEY SULTANLIĞI	0	0	0	4	4	6	0	3	
22	BULGARİSTAN	0	0	0	4	4	6	0	3	
23	BURKINA FASO	0	0	0	4	4	6	0	3	
24	BURUNDİ	0	0	0	4	4	6	0	3	
25	CEZAYİR	6	0	0	4	4	6	0	3	
26	CİBUTİ	6	0	0	4	4	6	0	3	
27	ÇAD	0	0	0	4	4	6	0	0	
28	ÇEK CUMHURİYETİ	0	0	0	4	4	6	0	3	
29	ÇİN	6	0	0	4	4	6	0	3	
30	DANİMARKA	0	0	0	4	4	6	0	3	
31	DOMİNİK CUMHURİYETİ	0	0	0	4	4	6	0	3	
32	EKVADOR	6	0	0	4	4	6	0	3	
33	EKVADOR GİNESİ	0	0	0	4	8	6	0	3	
34	EL SALVADOR	0	0	0	4	8	6	0	3	
35	ENDONEZYA	0	0	0	4	4	6	0	3	
36	ERITRE	0	0	0	4	4	6	0	3	

Tablo 3.6 (Devamı): 2015 yılı için Türkiye'deki ALI bileşenlerinin puanlandırılması.

81	K.K.T.C.	21	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	8	6	0	0	3
82	KOLOMBİYA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
83	KOMORLAR BİRLİĞİ	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
84	KONGO	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
85	KONGO DEMOKRATİK CUM.	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
86	KOSOVA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
87	KOSTA RİKA	21	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	8	6	0	0	3
88	KUVEYT	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
89	KÜBA	14	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	0
90	LAO DEMOKRATİK CUM.	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
91	LESOTO	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
92	LETONYA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
93	LIBERYA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
94	LIBYA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
95	LİTVANYA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
96	LÜBNAN	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
97	LÜKSEMBURG	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
98	MACARİSTAN	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
99	MADAGASKAR	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
100	MAKEDONYA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
101	MALDIVLER	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
102	MALEZYA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
103	MALI	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
104	MALTA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
105	MEKSİKA	27	6	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	8	6	0	0	3
106	MİSİR	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
107	MOĞOLİSTAN	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
108	MOLDOVA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
109	MORİTANYA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
110	MOZAMBİK	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
111	MYANMAR	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
112	NAMİBYA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
113	NEPAL	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
114	NIJER	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
115	NIJERYA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
116	NIKARAGUA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
117	NORVEÇ	23	6	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
118	ORTA AFRIKA CUMHURİYETİ	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
119	ÖZBEKİSTAN	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
120	PAKİSTAN	23	6	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
121	PANAMA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
122	PARAGUAY	23	6	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
123	PERU	23	6	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3
124	POLONYA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	6	0	0	3

Tablo 3.6 (Devamı): 2015 yılı için Türkiye'deki ALI bileşenlerinin puanlandırılması.

125	PORTEKİZ	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
126	ROMANYA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
127	RUANDA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
128	RUSYA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
129	SAINT LUCİA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
130	SAINT VINCENT VE GRENADİNLER	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
131	SAO TOME VE PRİNÇİPE	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
132	SENEGAL	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
133	SEYŞELLER	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
134	SİRBİSTAN	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
135	SIERRA LEONE	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
136	SİNGAPUR	23	6	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
137	SLOVAKYA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
138	SLOVENYA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
139	SOMALI	23	6	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
140	SRİ LANKA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
141	SUDAN	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
142	SURİYE	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
143	SUUDİ ARABİSTAN	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
144	SWAZİLİND	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
145	TACİKİSTAN	11	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	3
146	TANZANYA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
147	TAYLAND	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
148	TOGO	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
149	TRİNİDAD VE TOBAGO	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
150	TUNUS	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
151	TÜRKMENİSTAN	23	6	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
152	UGANDA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
153	UKRAYNA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
154	UMMAN	23	6	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
155	URUGUAY	23	6	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
156	ÜRDÜN	23	6	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
157	VENEZUELLA	23	6	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
158	VIETNAM	23	6	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
159	YEMEN	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
160	YENİ ZELANDA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
161	YEŞİL BURUN	23	6	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
162	YUNANİSTAN	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
163	ZAMBİYA	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3
164	ZİMBABVE	17	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	6	0	0	3

Tablo 3.7: Türkiye'nin 1995, 2005 ve 2015 yıllarına ait ülke bazında standart hava liberalleşme indeksleri (ALI).

No	Ülkeler	Türkiye'nin Standard Hava Liberalleşme İndeksi (ALI)		
		1995 yılı	2005 yılı	2015 yılı
1	A.B.D.	14	27	27
2	AFGANİSTAN	0	0	14
3	ALMANYA	15	18	21
4	ANGOLA	0	0	17
5	ANTİGUA VE BARBUDA	0	0	17
6	ARJANTİN	0	20	23
7	ARNAVUTLUK	0	14	17
8	AVUSTRALYA	10	10	17
9	AVUSTURYA	14	14	17
10	AZERBAYCAN	14	14	23
11	B.A.E.	14	14	23
12	BAHREYN	10	17	23
13	BANGLADEŞ	8	8	23
14	BELÇİKA	14	14	23
15	BELİZE	0	0	17
16	BENİN	0	0	23
17	BEYAZ RUSYA	14	14	14
18	BOSNA HERSEK	15	15	21
19	BOTSVANA	0	0	27
20	BREZİLYA	14	14	23
21	BRUNEY SULTANLIĞI	0	0	17
22	BULGARİSTAN	14	11	17
23	BURKİNA FASO	0	0	17
24	BURUNDİ	0	0	17
25	CEZAYİR	17	17	23
26	CİBUTİ	0	0	23
27	ÇAD	0	0	14
28	ÇEK CUMHURİYETİ	4	4	17
29	ÇİN	10	13	23
30	DANİMARKA	14	17	17
31	DOMİNİK CUMHURİYETİ	0	0	17
32	EKVADOR	0	0	23
33	EKVADOR GİNESİ	0	0	21
34	EL SALVADOR	0	0	21
35	ENDONEZYA	4	4	17
36	ERİTRE	0	0	17
37	ESTONYA	0	17	17
38	ETİYOPYA	0	17	17
39	FAS	4	4	17
40	FİJİ	0	0	17
41	FİLDİŞİ SAHİLLERİ	0	0	17
42	FİLİPİNLER	0	0	17
43	FİNLANDIYA	10	10	17
44	FRANSA	14	14	23
45	GABON	0	0	23
46	GAMBİYA	0	0	27
47	GANA	0	0	17
48	GİNE	0	0	23
49	GİNE-BİSSAU	0	0	17
50	GUATEMALA	0	0	17
51	GUYANA	0	0	17
52	GÜNEY AFRIKA	8	8	17
53	GÜNEY KORE	10	13	17
54	GÜNEY SUDAN	0	0	23
55	GÜRCİSTAN	4	21	21
56	HIRVATİSTAN	17	17	17
57	HİNDİSTAN	13	16	23
58	HOLLANDA	8	8	17

Tablo 3.7 (Devamı): Türkiye'nin 1995, 2005 ve 2015 yıllarına ait ülke bazında standart hava liberalleşme indeksleri (ALI).

59	HONDURAS	0	0	17
60	HONG KONG	0	14	17
61	IRAK	14	14	17
62	İNGİLTERE	14	27	27
63	İRAN	10	13	17
64	İRLANDA	23	23	23
65	İSPANYA	7	7	17
66	İSRAİL	14	14	17
67	İSVEÇ	14	17	17
68	İSVİÇRE	4	17	17
69	İTALYA	17	17	17
70	İZLANDA	0	0	17
71	JAMAİKA	0	0	17
72	JAPONYA	17	17	23
73	KAMBOÇYA	0	0	23
74	KAMERUN	0	0	17
75	KANADA	10	10	17
76	KARADAĞ	0	0	17
77	KATAR	8	8	17
78	KAZAKİSTAN	8	11	17
79	KENYA	0	17	17
80	KIRGIZİSTAN	4	4	23
81	K.K.T.C.	0	21	21
82	KOLOMBİYA	0	0	17
83	KOMORLAR BİRLİĞİ	0	0	17
84	KONGO	0	0	17
85	KONGO DEMOKRATİK CUM.	0	0	17
86	KOSOVA	0	0	17
87	KOSTA RİKA	0	0	21
88	KUVEYT	4	4	17
89	KÜBA	14	14	14
90	LAO DEMOKRATİK CUM.	0	0	17
91	LESOTO	0	0	17
92	LETONYA	14	14	17
93	LİBERYA	0	0	17
94	LİBYA	10	10	17
95	LİTVANYA	17	17	17
96	LÜBNAN	14	17	17
97	LÜKSEMBURG	8	8	17
98	MACARİSTAN	8	8	17
99	MADAGASKAR	0	0	17
100	MAKEDONYA	8	8	17
101	MALDİVLER	0	0	17
102	MALEZYA	10	10	17
103	MALİ	0	0	17
104	MALTA	4	4	17
105	MEKSİKA	0	0	27
106	MISIR	8	8	17
107	MOĞOLİSTAN	4	4	17
108	MOLDOVA	8	8	17
109	MORİTANYA	0	0	17
110	MOZAMBİK	0	0	17
111	MYANMAR	0	0	17
112	NAMİBYA	0	0	17
113	NEPAL	0	0	17
114	NİJER	0	0	17
115	NİJERYA	0	7	17
116	NİKARAGUA	0	0	17
117	NORVEÇ	8	11	23
118	ORTA AFRİKA CUMHURİYETİ	0	0	17
119	ÖZBEKİSTAN	8	8	17

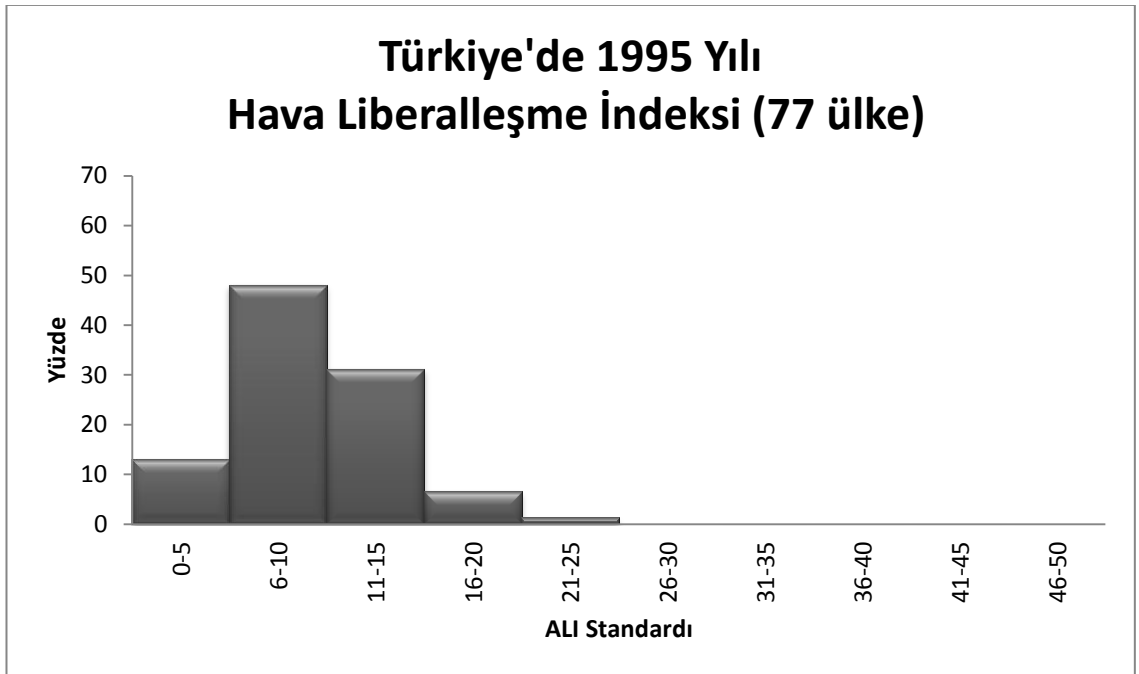
Tablo 3.7 (Devamı): Türkiye'nin 1995, 2005 ve 2015 yıllarına ait ülke bazında standart hava liberalleşme indeksleri (ALI).

120	PAKİSTAN	10	13	23
121	PANAMA	0	0	17
122	PARAGUAY	0	0	23
123	PERU	0	0	23
124	POLONYA	14	17	17
125	PORTEKİZ	14	14	17
126	ROMANYA	8	14	17
127	RUANDA	0	0	17
128	RUSYA	10	14	17
129	SAİNT LUCİA	0	0	17
130	SAİNT VİNCENT VE GRENADİNLER	0	0	17
131	SAO TOME VE PRİNCİPE	0	0	17
132	SENEGAL	0	0	17
133	SEYŞELLER	0	0	17
134	SİRBİSTAN	14	17	17
135	SİERRA LEONE	0	0	17
136	SİNGAPUR	10	10	23
137	SLOVAKYA	8	17	17
138	SLOVENYA	8	8	17
139	SOMALİ	0	0	23
140	SRI LANKA	0	0	17
141	SUDAN	0	4	17
142	SURİYE	10	14	17
143	SUUDİ ARABİSTAN	14	17	17
144	SWAZİLİLAND	0	0	17
145	TACİKİSTAN	8	8	11
146	TANZANYA	0	0	17
147	TAYLAND	6	17	17
148	TOGO	0	0	17
149	TRİNİDAD VE TOBAGO	0	0	17
150	TUNUS	8	8	17
151	TÜRKMENİSTAN	8	17	23
152	UGANDA	0	0	17
153	UKRAYNA	8	11	17
154	UMMAN	4	17	23
155	URUGUAY	0	0	23
156	ÜRDÜN	10	7	23
157	VENEZUELLA	0	0	23
158	VİETNAM	0	0	23
159	YEMEN	8	17	17
160	YENİ ZELANDA	0	0	17
161	YEŞİL BURUN	0	0	23
162	YUNANİSTAN	8	8	17
163	ZAMBIYA	0	0	17
164	ZİMBABVE	0	0	17
	ORTALAMA	10,47*	12,84**	18,61

* 1995 yılı için Türkiye'nin anlaşması bulunan toplam 77 ülke esas alınarak ortalama değer hesaplanmış, tabloda yer alan "0" değerleri dikkate alınmamıştır.

** 2005 yılı için Türkiye'nin anlaşması bulunan toplam 86 ülke esas alınarak ortalama değer hesaplanmış, tabloda yer alan "0" değerleri dikkate alınmamıştır.

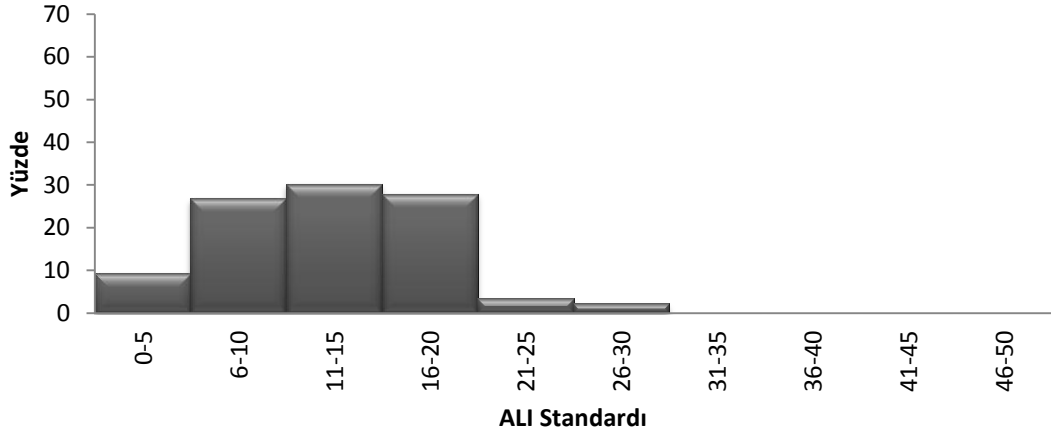
Şekil 3.1'deki grafikten görüleceği üzere dünyada hesaplanan ALI değerinin %70'i 15 puanın altındadır. Şekil 3.2'e bakıldığında ise 1995 yılında Türkiye'nin ALI değeri 15 ve altında puanda olan ülkeler toplam anlaşma yapılan ülke sayısının %92,21'ine tekabül etmektedir. Şekil 3.4'e bakıldığında bu sayının 2015 yılında %3,05'a düştüğü görülmektedir. Bu durum Türkiye'nin son 20 yıl içerisinde liberalleşme anlamında önemli bir adım attığını göstermektedir. Şekil 3.4'e göre Türkiye'nin 2015 yılındaki ALI değerlerinin %93,90'ı 16-25 aralığında bulunmaktadır. 2005 yılı için bir kıyaslama yapacak olursak, Şekil 3.3'ye göre 15 ve altındaki ALI değeri toplamın %66,28'i, 15'in üstündeki ALI değerleri ise toplamın %33,72'sidir.



ALI Standardı	0-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50
Toplam	10	37	24	5	1	0	0	0	0	0
%	12,99	48,05	31,17	6,49	1,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Şekil 3.2: Türkiye'de 1995 yılı hava liberalleşme indeksi (77 ülke).

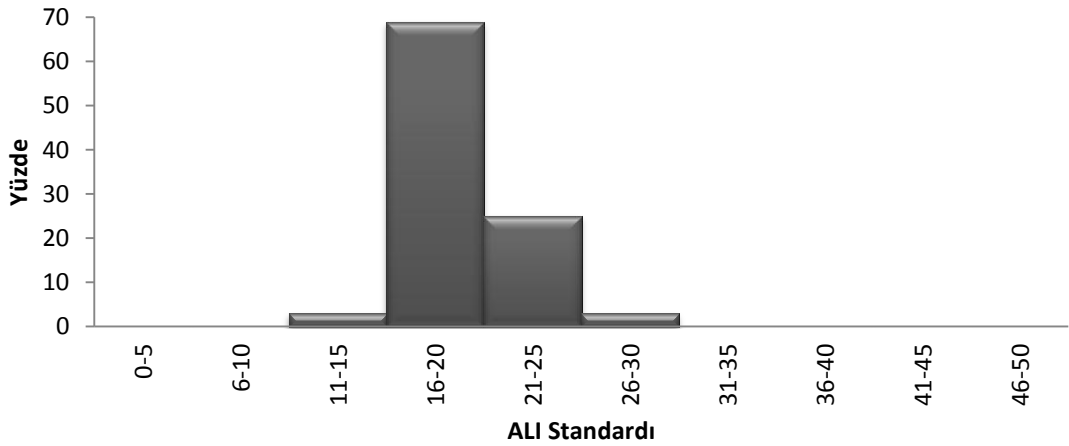
Türkiye'de 2005 Yılı Hava Liberalleşme İndeksi (86 ülke)



ALI Standardı	0-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50
Toplam	8	23	26	24	3	2	0	0	0	0
%	9,30	26,74	30,23	27,91	3,49	2,33	0,00	0,00	0,00	0,00

Şekil 3.3: Türkiye'de 2005 yılı hava liberalleşme indeksi (86 ülke).

Türkiye'de 2015 Yılı Hava Liberalleşme İndeksi (164 ülke)



ALI Standardı	0-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50
Toplam	0	0	5	113	41	5	0	0	0	0
%	0,00	0,00	3,05	68,90	25,00	3,05	0,00	0,00	0,00	0,00

Şekil 3.4: Türkiye'de 2015 yılı hava liberalleşme indeksi (164 ülke).

Son 10 yıl içerisinde yapılan hava ulaştırma anlaşmaları sonucunda Türkiye'deki liberalleşmenin hızlı bir artış gösterdiği açıktır (Şekil 3.5). Son yıllardaki bu önemli artışın Türkiye'nin dış politikasında izlemekte olduğu Afrika Açılımı kapsamında Afrika ülkeleri ile yapılan hava ulaştırma anlaşmalarından kaynaklandığı söylenebilmektedir. Bu ülkelerle yapılan anlaşmaların hepsi çoklu tayin, işbirliği düzenlemeleri, tarifelerde çift taraflı onaylamama ilkelerini içerirken birçoğunda da 5. trafik hakkı tanınmış durumdadır.

1995 yılında en düşük ALI değeri 4, en yüksek ALI değeri 23 iken, 2015 yılında bu değerler 11 ve 27 olmuştur. Hava liberalleşme indeksi Beyaz Rusya, Hırvatistan, İrlanda, İtalya, Küba ve Litvanya ile olan hava ulaştırma anlaşmaları için hiçbir değişkenlik göstermezken, Kırgızistan ve Umman ile olan hava ulaştırma anlaşmaları için ALI değeri 19 puan artmış, en çok liberalleşme sağlanan ülkeler bu ülkeler olmuştur. Kırgızistan ve Umman ile yapılan hava ulaştırma anlaşmalarındaki değişikliklere baktığımızda, bu artışın sebebinin çoklu tayine geçilmesi, 5. trafik hakkı verilmesi, fiyat tarifesinin çift taraflı onaydan çift taraflı onaylamamaya geçilmesi ve işbirliği düzenlemelerine izin verilmesi olduğu görülmektedir (Tablo 3.4, Tablo 3.5, Tablo 3.6).



Şekil 3.5: Türkiye'de hava liberalleşme indeksinin yıllara göre değişimi.

2015 yılında ALI değeri 15 ve altında olan ülkeler Afganistan, Beyaz Rusya, Çad, Küba ve Tacikistan olmak üzere toplam 5 ülke olup bunlar toplam 164 ülkenin %3,05'ine tekabül etmektedir. Buradan anlaşılacağı üzere 2015 yılında Türkiye'nin ALI değeri 15'in altında olan ülke sayısı diğer yıllara nazaran önemli derecede azalmıştır. Bu ülkeler arasında en az ALI değerine sahip olan ülke 11 puan ile Tacikistan olup diğer ülkelerin puanı 14'dür (Tablo 3.7). Bu ülkelerin hava ulaştırma anlaşmaları incelendiğinde puanlarının bu derece düşük olmasındaki ana nedenin anlaşmalarda 5. trafik hakkının yer almaması olarak değerlendirilmektedir (Tablo 3.6).

3.5 Liberalleşme – Yolcu Trafiği İlişkisi

Ülkeler arasında uçuş ağının sağlanması ve yüksek düzeyde yolcu trafiğinin oluşturulması büyük ölçüde ikili hava ulaştırma anlaşmalarına bağlı olarak şekillenmektedir. Genel olarak, ikili hava ulaştırma anlaşması ne derece liberal ise hava ulaşım ağının da o derece etkin olması beklenmektedir. İki ülke arasında mevcut olan bir hava ulaştırma anlaşmasının ne derece liberal olduğunun belirlenmesinde bazı ölçütler olduğu ve bu derecenin ALI standardı ile nasıl belirlendiği anlatılmıştı.

Ülkeler arasında yolcu trafiğinin artmasında, ALI'de yer alan bileşenler çerçevesinde ele alındığında, sadece ikili hava ulaştırma anlaşmalarının etkili olmadığını, bazı ülkelerin ALI sonuçları ile yolcu taşımacılığındaki artışı karşılaştırdığımızda açık bir şekilde görebilmekteyiz. Anlaşmalardaki liberalleşmenin yanı sıra ülkelerin ticari ilişkileri, ortak üyesi oldukları uluslararası organizasyonlar, ortak çıkarlar ve turistik faaliyetler de yolcu trafiğini arttıran etkenler olarak sıralanabilmektedir (Cristea, Hillberry, & Mattoo, 2015, s. 15). Diğer yandan, ALI bileşenleri arasında yer almayan ancak yine ikili hava ulaştırma anlaşmaları kapsamında belirlenmekte olan uçuş gerçekleştirilecek olan noktalar ile haftalık sefer frekanslarının arttırılması da havayolu trafiği hacmini doğrudan etkilemekte olup bu düzenlemeleri de liberalleşmeye katkı sağlayan etkenler arasında kabul etmek gerekmektedir.

Türkiye örneğine dönecek olursak, liberalleşme oranı ile yolcu trafiğindeki artışları karşılaştırdığımızda yolcu trafiğindeki artışların sadece ikili hava ulaştırma anlaşmalarının liberallik derecesi ile kısıtlı olmadığını söylemek mümkündür. Tablo

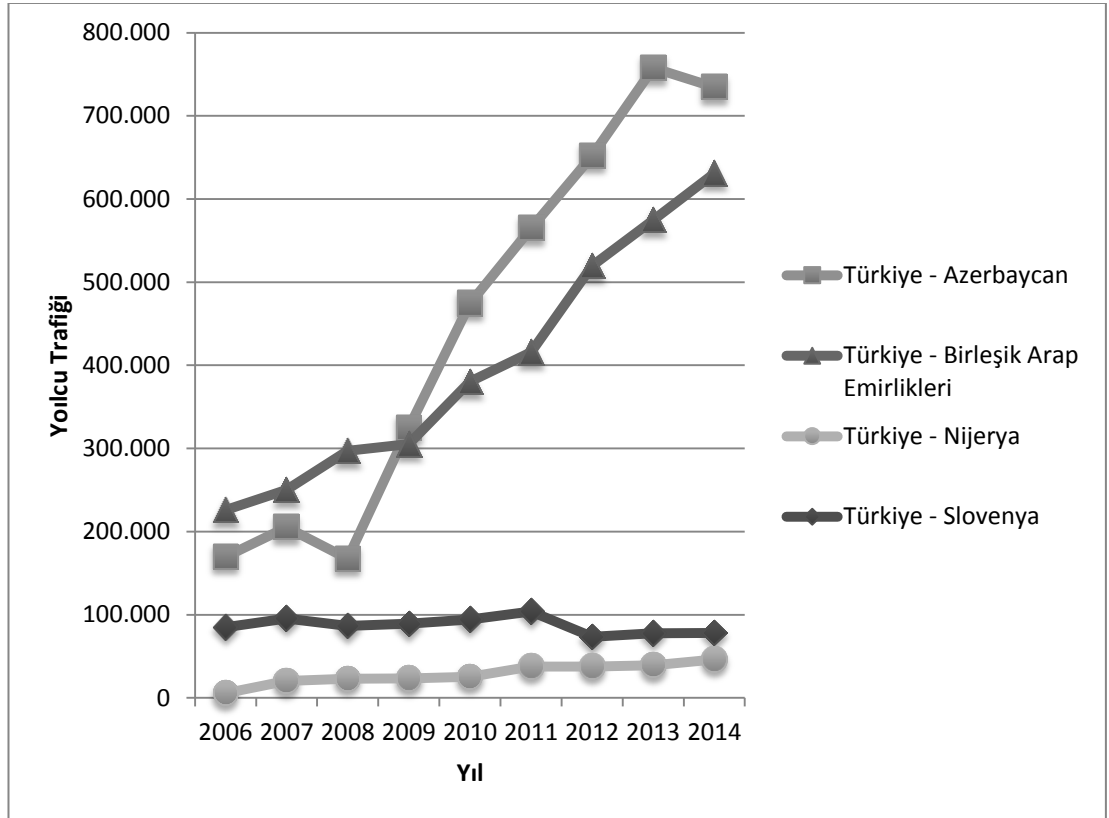
3.8’de, Uluslararası Hava Taşıyıcıları Birliği (IATA) verileri kullanılarak Türkiye ile bazı ülkeler arasındaki havayolu yolcu trafiği değerleri gösterilmiş olup, Şekil 3.6, Şekil 3.7, Şekil 3.8 ve Şekil 3.9’da yer alan grafikler bu verilere dayanılarak oluşturulmuştur (International Air Transport Association, 2015).

Örneğin, Tablo 3.7’deki liberalleşme seviyesini gösteren ALI standartlarına bakıldığında 2005-2015 yılları arasındaki ALI standardı değişimi 9-10 seviyesinde olan Azerbaycan, Birleşik Arap Emirlikleri, Nijerya ve Slovenya’nın Türkiye ile bu zaman dilimindeki havayolu yolcu trafiğinde benzer durumun olmadığı görülmektedir. 2005-2015 arasında ALI standardı 9 puan artan Azerbaycan ve Birleşik Arap Emirlikleri ile Türkiye arasındaki havayolu yolcu trafiğinde önemli bir artış gözlemlenirken, ALI standardı sırasıyla 9 ve 10 olan Nijerya ve Slovenya ile Türkiye arasındaki havayolu yolcu trafiğinde durağan bir seviye olduğu görülmektedir. Bu durum, ikili hava ulaştırma anlaşmalarının zamanla daha liberal hale gelmesinin her zaman yolcu trafiğinde aynı oranda bir artışı sağlamayacağını göstermektedir. Burada Türkiye’nin bu ülkelerle olan ticari ilişkilerinin, ülkeler arasındaki ortak çıkarların ve turistik faaliyetlerin yolcu trafiğinde daha çok etkisi olabildiği sonucuna varılabilmektedir (Şekil 3.6).

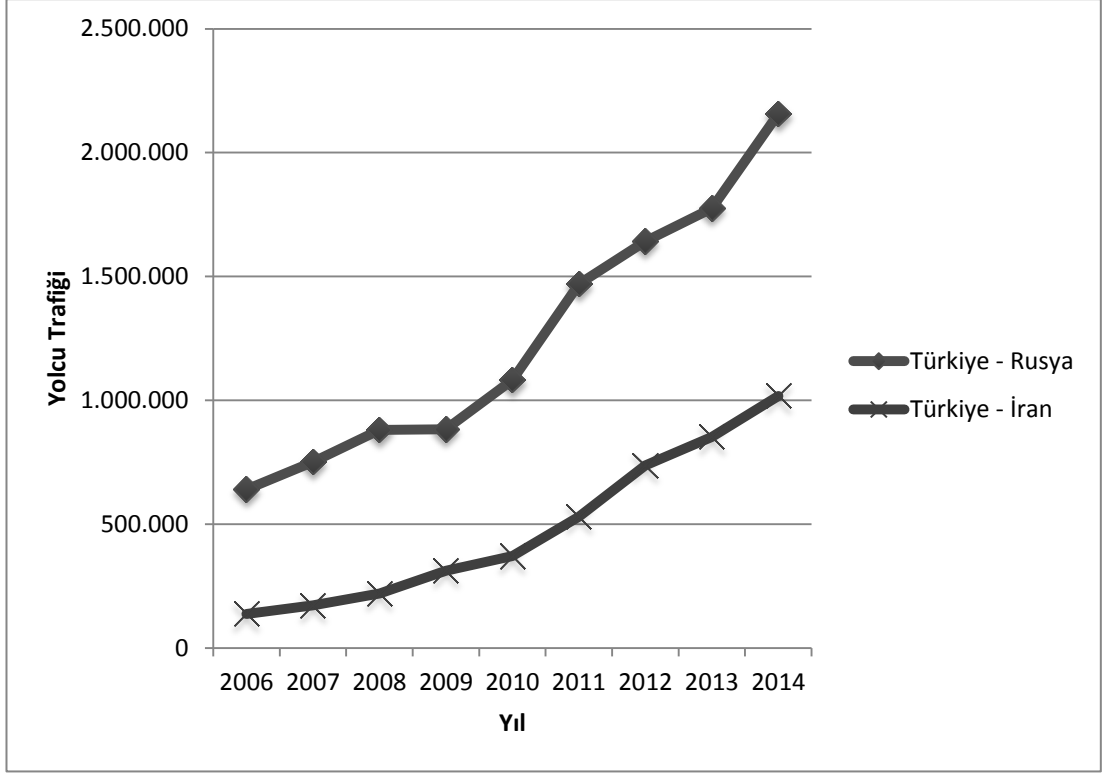
Tablo 3.8: Türkiye ile bazı ülkeler arasındaki havayolu yolcu trafiği (x 1.000) (International Air Transport Association, 2015).

Havayolu Yolcu Trafiği	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Türkiye – Rusya	641	752	881	884	1.083	1.470	1.641	1.775	2.157
Türkiye – Azerbaycan	170	205	167	325	474	565	652	758	735
Türkiye – BAE	226	250	297	305	381	416	520	575	630
Türkiye – İran	138	172	220	312	372	530	737	853	1.018
Türkiye – Fas	42	53	69	107	129	164	187	191	187
Türkiye – Nijerya	6	20	23	24	25	38	38	39	46
Türkiye - Beyaz Rusya	21	34	55	61	59	58	61	67	77
Türkiye – Kırgızistan	46	56	71	64	69	87	103	206	203
Türkiye – Slovenya	85	96	86	89	94	104	74	78	78
Türkiye – Küba	5	5	6	4	4	6	7	7	12

Yine Tablo 3.7’de 2005-2015 yılları arasındaki ALI standardı değişimi sırasıyla 3 ve 4 seviyesinde olan Rusya ve İran’ın Türkiye ile bu zaman dilimindeki havayolu yolcu trafiğinde önemli oranda bir artış olduğu görülmektedir. Türkiye’nin bu ülkelerle arasındaki liberalleşme düzeyinin son 10 yılda çok fazla bir artış göstermemesi nedeniyle yolcu sayısındaki artışın başka nedenlere dayandığını söyleyebiliriz. Bu durum da yine ülkeler arasındaki ticari ve politik ilişkiler ile turizmin yolcu trafiğine liberalleşmeden bağımsız olarak büyük oranda bir etki yarattığı düşüncesini yaratmaktadır (Şekil 3.7). Diğer yandan, ALI kapsamında puanlandırılmayan ancak havayolu yolcu trafiğini arttıran etkenlerden olan, uçuş noktalarının ve frekans sayılarının artırılmasının da ülkeler arasındaki havayolu yolcu trafiği artışında önemli bir yeri olduğunu vurgulamak gerekmektedir. Nitekim Rusya ve İran ile son yıllarda yapılan anlaşmalara bakıldığında, özellikle uçuş gerçekleştirilecek olan nokta sayısında ve frekanslarda önemli derecede artış olmasının da bunun bir göstergesi olduğu sonucu çıkarılabilmektedir.



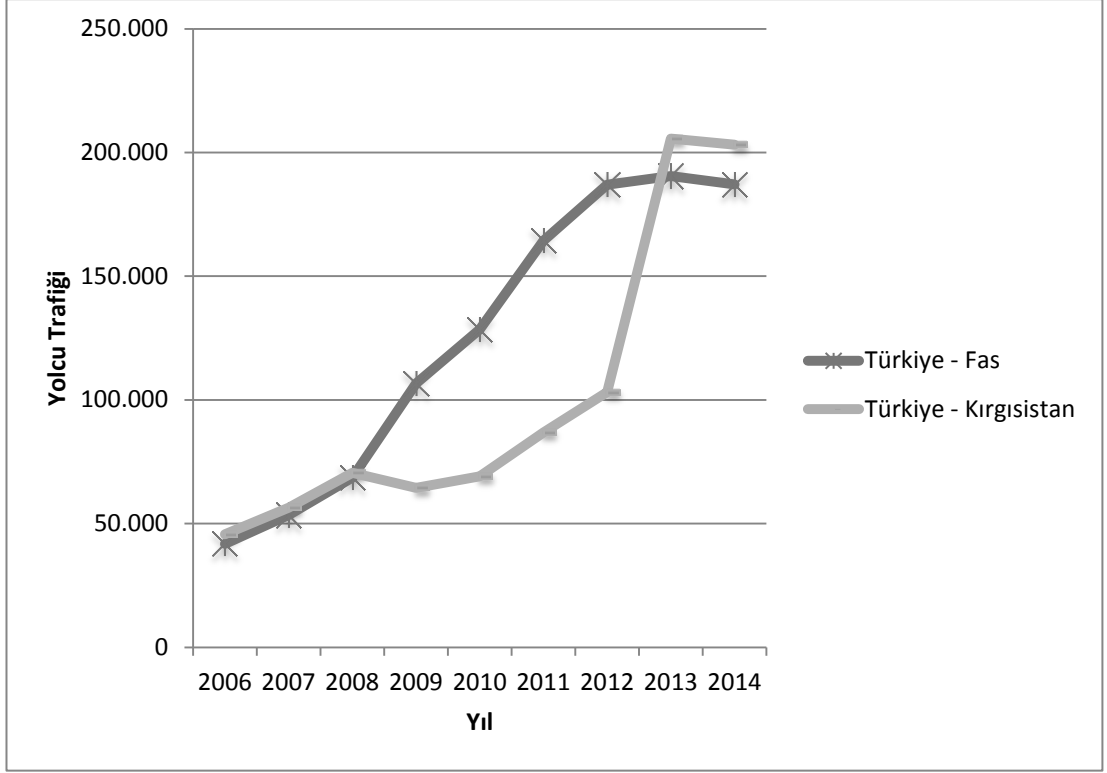
Şekil 3.6: Türkiye’nin Azerbaycan, Birleşik Arap Emirlikleri, Nijerya ve Slovenya ile arasındaki havayolu yolcu trafiği (International Air Transport Association, 2015).



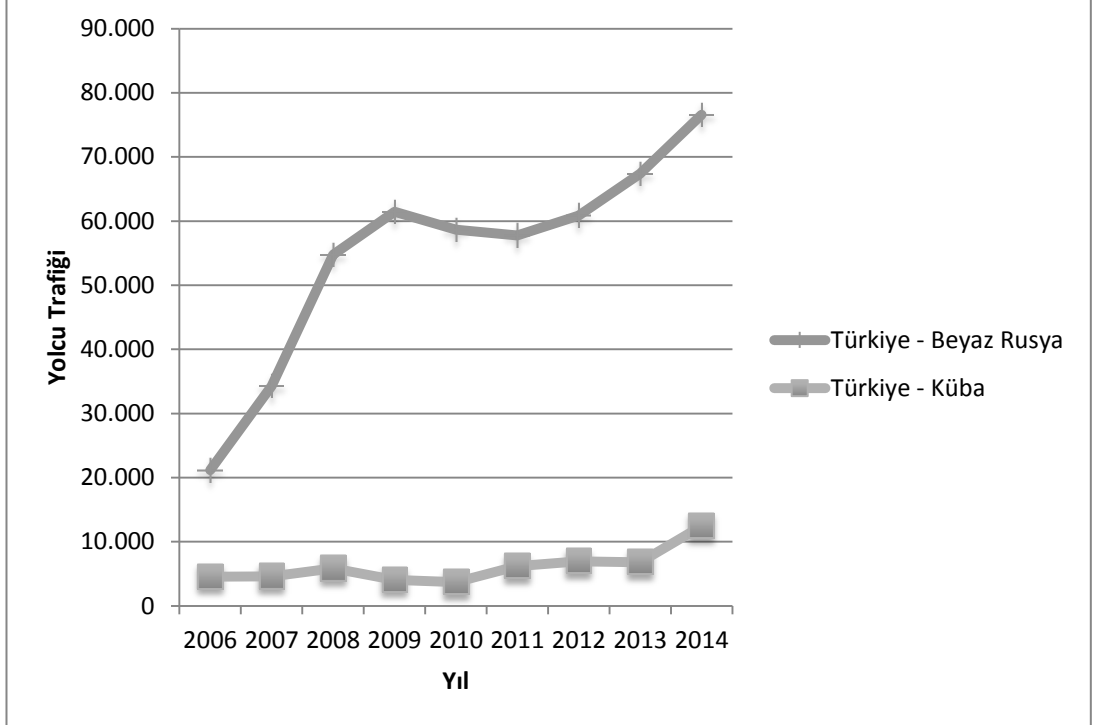
Şekil 3.7: Türkiye'nin Rusya ve İran ile arasındaki havayolu yolcu trafiği (International Air Transport Association, 2015).

Şekil 3.8'deki gösterimde ise, Tablo 3.7'de yer alan 2005-2015 yılları arasındaki ALI standardı değişiminin en yüksek olduğu Kırgızistan ve yine yüksek değerlerde olan Fas'ın Türkiye ile bu zaman dilimindeki havayolu yolcu trafiğinde önemli artışların olduğu görülmektedir. Buradaki grafikte liberalleşme seviyesindeki artış yolcu trafiğindeki artışın sebebi gibi görünse de, diğer yandan Şekil 3.6 ve Şekil 3.7'deki sonuçlar sebebiyle yolcu trafiğindeki artışın sadece liberalleşme seviyesindeki artıştan kaynaklanmayabileceği, başka etkenlerin de yolcu trafiğinin artmasında rol aldığı anlaşılmaktadır.

Şekil 3.9'de ise, Tablo 3.7'de yer alan 2005-2015 yılları arasındaki ALI standardı değişiminin sıfır olduğu Beyaz Rusya ve Küba'nın Türkiye ile bu zaman dilimindeki havayolu yolcu trafiğinin farklı bir gelişim gösterdiği görülmektedir. 10 yıl içerisinde ALI standardı değişmeyen bu iki ülke içerisinde Beyaz Rusya, Türkiye ile olan havayolu yolcu trafiğini yaklaşık 4 kat artırırken, ALI standardı değişimi açısından aynı durumda olan Küba'nın Türkiye ile olan havayolu yolcu trafiğinde kayda değer bir artış olmadığı anlaşılmaktadır. Bu durum da, yine Şekil 3.6 ve Şekil 3.7'deki sonuçlarla benzer şekilde açıklanabilir.



Şekil 3.8: Türkiye'nin Fas ve Kırgızistan ile arasındaki havayolu yolcu trafiği (International Air Transport Association, 2015).



Şekil 3.9: Türkiye'nin Beyaz Rusya ve Küba ile arasındaki havayolu yolcu trafiği (International Air Transport Association, 2015).

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

SONUÇ VE ÖNERİLER

Uluslararası hava ulaşımında liberalleşmenin yayıldığı ve giderek tüm ülkeler tarafından bu doğrultuda doğrudan veya adım adım politikalar izlenmeye başlandığı kaçınılmaz bir gerçektir. Havayolu taşımacılığında liberalleşmeye bu derece önem verilmesinin temel sebebi rekabetin arttırılmasıdır. Çünkü hava ulaşımı ülkelere ve insanlara ekonomik, sosyal ve kültürel anlamda önemli katkılar sağlamakta olup, rekabetin artması havayolu şirketlerinin verimliliklerini arttırmakta bu da müşterilere dolayısıyla ekonomik gelişmeye olumlu etki yaratmaktadır.

Bu çalışmadan çıkan sonuçlardan biri liberalleşmenin uluslararası havayolu trafiğinin ve uçuş sıklıklarının artmasına, sürekli belirlenen yeni noktalar sayesinde uçuş ağının genişlemesine, bilet fiyatlarının düşmesi ve rekabetin artmasına katkı sağladığıdır. Bu nedenlerle ülkeler liberalleşme konusunda adımlar atmaya isteklidirler. Liberalleşme için atılan ilk adım ise, ülkelerin hava ulaştırma anlaşmalarında değişikliklere gitmek veya yeni anlaşmalarını bu yönde yapmak olmaktadır. Hava ulaştırma anlaşmalarında belirlenen kuralların daha esnek hale getirilmesi veya kısıtlamaların tamamen kaldırılması anlaşmaların liberalleşmeye olan katkısını oluşturmaktadır. Hava ulaştırma anlaşmalarının çeşitleri açısından bakıldığında çok taraflı hava ulaştırma anlaşmalarının ve açık semalar anlaşmalarının ikili hava ulaştırma anlaşmalarına nazaran liberalleşmede daha etkin bir araç olduğu görülebilmektedir.

Havacılıkta sistemin oturması, kuralların ne şekilde koyulacağının belirlenmesi ve uluslararası hava ulaşımının nasıl ve hangi kurallara göre sağlanacağını tam olarak benimsenmesi Birinci Dünya Savaşı sonrası dönemden 1980'li yıllara kadar devam etmiştir. Liberalleşme hareketi ve havacılıkta açık semalar türünün literatüre girmesi ABD'nin soğuk savaş sonrası uluslararası hava taşımacılığında izlemeye başladığı rekabetçi politika sonucu ortaya çıkmıştır. Daha sonra ABD'nin izlemekte olduğu bu politika diğer ülkelere yayılmaya başlamıştır. Dünyada liberalleşme

politikalarının yavaş yavaş yaygınlaşmaya başladığı bu dönem, Türkiye için modern anlamda sivil havacılığa dair düzenlemelerin benimsenmeye ve uygulanmaya başladığı bir dönem olmuştur. Türkiye’de bu politikaya ani geçiş yerine adım adım ve duruma göre bir liberalleşme politikasının izlenmesi tercih edilmektedir.

Önemi her geçen gün daha da artmakta olan hava ulaştırmasında liberalleşme politikasının benimsenmesinin gerekliliği ve bu yönde çalışmalar yapılması hususu neredeyse tüm uluslararası platformlarda dile getirilmektedir. ICAO çatısı altında bu yönde önemli çalışmalar yürütülmekte, ülkeler daha liberal anlaşmalar yapma yönünde teşvik edilmektedir.

Hava ulaştırma anlaşmalarının liberalleşmeye nasıl katkısı olacağı konusuna gelecek olursak, liberalleşmenin bileşenlerinden kabul edilen ve literatürde hava liberalleşme indeksinin ölçülmesinde kullanılan trafik hakları, tayin, mülkiyet, kapasite, fiyat tarifesi, istatistikler ve işbirliği düzenlemeleri konularının esnek veya tam liberal kabul edilebilecek şekilde düzenlenmesi ülkelerin anlaşmalar açısından liberallik düzeyini ortaya koymaktadır. Bu bileşenlerin liberalleşmeye en büyük katkısı olan düzenlemeleri içerdiklerini söylemek mümkündür. Çünkü hava ulaştırma anlaşmaları ne derece esnek veya liberal bir yaklaşıma sahip olursa havacılığın uluslararası hava ulaşımı açısından gelişimi o derece mümkün olabilmektedir. Örneğin çoklu tayin ilkesinin benimsenmiş olması, bazı önemli trafik haklarının sağlanması ve havayolu işletmelerine işbirliği düzenlemelerine yönelik çalışmalar yapabilmelerine olanak tanınması ülkeleri havacılık anlamında kalkındırmakta, sektörü canlı tutmaktadır.

Türkiye’nin yapmış olduğu hava ulaştırma anlaşmaları incelendiğinde 2005 yılı öncesinde yapılan anlaşmaların genelde tekli tayin ilkesini içerdiği, tarifeler açısından kontrolcü olduğu, havayolu işletmelerine işbirliği düzenlemelerinde fazla olanak tanınmadığı görülmektedir. 2005 yılı sonrasında yapılan tüm anlaşmalarda ise çoklu tayin ilkesine geçildiği, ücret tarifelerinde esneklik sağlandığı ve işbirliği düzenlemelerine izin verildiği görülmektedir. Hava ulaştırma anlaşmaları ile belirlenen bu hususlar Türkiye’nin liberalleşme oranını önemli derecede arttırmıştır.

Tablo 3.7’den de görüleceği üzere, Türkiye’nin anlaşması bulunan ülkeler dikkate alınarak her bir ülke için hesaplanan hava liberalleşme indekslerinin (ALI) ortalaması 1995 yılında 10,47, 2005 yılında 12,84 ve 2015 yılında 18,61 olmuştur. Diğer bir deyişle 1995 yılında Türkiye’nin anlaşması bulunan ülkeler ile hesaplanan

ALI değerlerinin ortalaması 2005 yılında 1995 yılına oranla %22,64 bir artış gösterirken, bu artış oranı 2015 yılında 2005 yılına oranla %55,11 olmuştur. Bu sonuç, Türkiye'nin son 10 yıllık dönemdeki liberalleşme artışının bir önceki 10 yıllık dönemdekinden yaklaşık 2,5 kat daha fazla olduğu anlamına gelmektedir. 2005 yılından sonra Türkiye'de liberalleşmeye yönelik atılan adımların ve diğer ülkelerin de benzer politika izlemesinin bu sonucu doğurduğu açıktır.

Çalışma sonucunda ortaya çıkan bir diğer değerlendirme ise hava ulaştırma anlaşmalarındaki liberalleşmenin, her zaman yolcu trafiğini tek başına artıran bir etken olmadığıdır. Zira, ülkelerin ticari ilişkileri, ortak üyesi oldukları uluslararası organizasyonlar, ortak çıkarlar ve turistik faaliyetler de ülkeler arasındaki havayolu yolcu trafiğinin artması ya da azalmasında büyük önem taşımaktadır. Bu sonuca, hava liberalleşme indeksi sonuçları ile yolcu trafiği verilerinin karşılaştırılması ile açık bir şekilde varılmaktadır.

Son olarak, dünyadaki genel trend göz önünde bulundurulduğunda ve hava ulaştırma anlaşmalarının liberalleşmeye etkisi ile liberalleşme politikalarının havacılığı geliştiriyor olması sebebiyle Türkiye'nin bu yönde izlediği politikalarını hızlandırmasının doğru bir yaklaşım olduğu ortaya çıkmaktadır. Hava ulaştırma anlaşmalarındaki liberalleşmenin ulaşım ağını genişletmesi, hava trafiğini arttırması, bilet fiyatlarını düşürerek yolcuya olumlu yansımalarının bulunması, rekabeti arttırması ve ekonomi ile turizm ve kültür faaliyetlerine sağladığı olumlu etkileri olduğu ortadadır. Bu nedenle hava ulaştırma anlaşmaları vasıtasıyla liberalleşmenin benimsenmesinin ve uygulanmasının önem arz ettiği değerlendirilmiştir.

Bu çalışmadan çıkan sonuçlar Tablo 4.1'de özetlenmiştir.

Tablo 4.1: Hava ulaştırma anlaşmalarının uluslararası hava ulaşımının liberalleşmesine katkısı ve Türkiye örneği: özet sonuçlar.

Liberalleşme, uluslararası havayolu trafiğini ve uçuş sıklıklarını artırır.
Liberalleşme, sürekli belirlenen yeni noktalar sayesinde uçuş ağının genişlemesine, bilet fiyatlarının düşmesi ve rekabetin artmasına katkı sağlar.
Hava ulaştırma anlaşmalarında belirlenen kuralların daha esnek hale getirilmesi veya kısıtlamaların tamamen kaldırılması, liberalleşmeye katkı sağlar.
Çok taraflı hava ulaştırma anlaşmaları ve açık semalar anlaşmaları, ikili hava ulaştırma anlaşmalarına nazaran liberalleşmede daha etkin bir araçtır.
Son yıllarda Türkiye'nin yapmış olduğu ve daha liberal düzenlemeler içeren hava ulaştırma anlaşmaları Türkiye'nin liberalleşme oranını önemli derecede arttırmıştır.
Türkiye'nin son 10 yıllık dönemdeki liberalleşme artışı bir önceki 10 yıllık dönemdekinden yaklaşık 2,5 kat daha fazla olmuştur.
Hava ulaştırma anlaşmalarındaki ALI kapsamındaki bileşenlerle gösterilen liberalleşme, her zaman yolcu trafiğini tek başına artıran bir etken değildir.
ALI'de değerlendirilmeyen ancak iki taraflı hava ulaştırma anlaşmaları kapsamında düzenlenen sefer noktaları ve frekans sayılarındaki artışlar liberalleşmeyi olumlu yönde etkilemektedir.
Ülkeler arasındaki havayolu yolcu trafiğinin değişiminde, ülkelerin ticari ilişkileri, ortak üyesi oldukları uluslararası organizasyonlar, ortak çıkarlar ve turistik faaliyetler büyük önem taşımaktadır.
Türkiye'nin liberalleşme yönünde izlediği politikaları hızlandırması doğru bir yaklaşımdır.

KAYNAKÇA

- Abate, M. A. (2013). *Economic Effects of Air Transport Liberalization in Africa*. Linköping: Swedish National Road and Transport Research Institute.
- Alford, E., & Champley, R. (2007). *The Impact of the 2007 U.S.-EU Open Skies Air Transport Agreement*. International Trade Administration.
- Barrett, M., & Fergusson, M. (1996). *Aviation Liberalisation and the Environment in Europe*. London: SENCO, Sustainable Environment Consultants Ltd.
- Battal, Ü., Yılmaz, H., & Ateş, S. S. (2006). Türkiye'de İç Hatlarda Serbestleşme ve Geleceği. *HaSeM'06 Kayseri VI. Havacılık Sempozyumu*. Nevşehir: Erciyes Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksek Okulu.
- Belobaba, P., Odoni, A., & Barnhart, C. (2009). *The Global Airline Industry*. West Sussex: John Wiley & Sons Ltd.
- Boeing. (2009). International Traffic Rights "The Freedoms of the Air".
- Boileau, D., & Vesselovsky, M. (2013, 12 19). *The Link Between Air Services Liberalization and Canadian Trade*. Foreign Affairs and International Trade Canada: http://www.international.gc.ca/economist-economiste/analysis-analyse/studies-etudes/ASA_study-etude-ASA.aspx?lang=eng adresinden alınmıştır
- Button, K. (2001). Deregulation and Liberalization of European Air Transport Markets. *Innovation: The European Journal of Social Science Research*, 14(3), 255-275.
- Cristea, A., Hillberry, R., & Mattoo, A. (2015). *Open Skies over the Middle East*. Eugene: University of Oregon.
- Doganis, R. (1973). Air transport - A Case Study in International Regulation. *Journal of Transport Economics and Policy*, 7(2), 109.

- Doganis, R. (2002). *Flying off course: The economics of international airlines*, 3rd edition. London: Routledge.
- Doganis, R. (2006). *The Airline Business in the Twenty-First Century*, . London: Routledge. (2nd Edition b.).
- Dursun, M. E., O'Connell, J. F., Lei, Z., & Warnock-Smith, D. (2014). The Transportation of a legacy carrier - A case study of Turkish Airlines. *Journal of Air Transport Management*(40), 106-118.
- Gerede, E. (2011). Türkiye'nin İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmalarının Havayolu Yönetimine Etkileri Açısından Değerlendirilmesine Yönelik Bir Ölçek Önerisi. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 11(3), 29-50.
- Gerede, E. (2015). *Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması*. Ankara: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü.
- Goetz, A. R., & Budd, L. (2014). *The Geographies of Air Transport*. Surrey: Ashgate.
- Günel, R. V. (2010). *Uluslararası Havacılık Hukuku*. İstanbul: Beta Yayıncılık.
- Hanlon, P. (2007). *Global Airlines: Competition in a Transnational Industry* (Cilt 3). London: Routledge.
- Hassu, M. (2004). *Rekabet Hukuku ve Hava Taşımacılığı Sektörü*. Ankara: Rekabet Kurumu.
- Hooper, P., Hutcheson, S., & Nyathi, M. (1996). The challenge of Liberalising Domestic Airline Competition in a Less Developed Country. *Transportation*, 23(4), 395-408.
- International Air Transport Association. (2015). *World Air Transport Statistics (WATS) eDataSeries*. (59).
- International Civil Aviation Organization. (1944). *Proceedings of the International Civil Aviation Conference*. Chicago.

- International Civil Aviation Organization. (1971). *Doc 8932 Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*. Warsaw: International Civil Aviation Organization.
- International Civil Aviation Organization. (2004). *Doc 9626 Manuel on the Regulation of International Air Transport (2 b.)*. Montreal: International Civil Aviation Organization.
- International Civil Aviation Organization. (2006). *Doc 7300 Convention on International Civil Aviation (9 b.)*. Montreal: International Civil Aviation Organization.
- International Civil Aviation Organization. (2008). *Doc 9587 Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport (3 b.)*. Montreal: International Civil Aviation Organization.
- International Civil Aviation Organization. (2013). *Regulatory and Industry Overview*. Montreal: International Civil Aviation Organization.
- International Civil Aviation Organization. (2014). *Air Transport Regulation Panel Twelfth Meeting Report*. Montreal: International Civil Aviation Organization.
- International Civil Aviation Organization. (2015). *Air Transport Regulation Panel Thirteenth Meeting Report*. Montreal: International Civil Aviation Organization.
- International Civil Aviation Organization. (2015, 9 1). *ICAO Secure Portal*. ICAO: <https://portal.icao.int/ICAO-NET/Pages/default.aspx> adresinden alınmıştır
- International Civil Aviation Organization. (2015, 9 1). *International Civil Aviation Organization*. <http://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.English.pdf> adresinden alınmıştır
- InterVISTAS Consulting Inc. (2014). *Air Service Agreement Liberalisation and Airline Alliances*. Washington: InterVISTAS Consulting Inc.
- InterVISTAS Consulting Inc. (2015). *The Economic Impact of Air Service Liberalization*. Washington: InterVISTAS Consulting Inc.

- Ismaila, D. A., Warnock-Smith, D., & Hubbard, N. (2014). The impact of Air Service Agreement liberalisation: The case of Nigeria. *Journal of Air Transport Management*(37), 69-75.
- Kane, R. M. (2007). *Air Transportation*. Iowa: Kendall/Hunt Publishing Company.
- Kılınç, S. U. (2011). *Avrupa Birliği - EUROCONTROL Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve Türkiye*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık A.Ş.
- Koçer, S. (2008, 12 11). *Bölgesel HavaTaşımacılığı ve Türkiye'deki Yeri*. <http://selcukkocer.blogspot.com.tr/2008/12/bolgesel-tasimacilik-ve-turkiyedeki.html> adresinden alınmıştır
- New Zealand Ministry of Transport. (2015, 9 1). *Multilateral Agreement on the Liberalization of International Air Transportation*. <http://www.maliat.govt.nz/> adresinden alınmıştır
- O'Connel, J. F., & Williams, G. (2012). *Air Transport In The 21st Century: Key Strategic Developments*. Surrey: Ashgate Publishing Limited.
- Oum, T. H. (1998). Overview of regulatory changes in international air transport and Asian strategies towards the US open skies initiatives. *Journal of Air Transport Management*, 4(3), 127-134.
- Oum, T. H., Zhang, A., & Xiaowen, F. (2010). Air Transport Liberalization and Its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic. *Transportation Journal*, 49(4), 24-41.
- Peoples, J. (2014). *The Economics of International Airline Transport*. Wilwaukee: Emerald Group Publisging Limited.
- Piermartini, R., & Rousova, L. (2008). Liberalization of Air Transport Services and Passenger Traffic. *Economic Research and Statistics Division*. Geneva: World Trade Organization.
- Schiff, A., & Small, J. (2013). *Economic Effects of Air Services Liberalisation in New Zealand*. Wellington: Ministry of Transport of New Zealand.

Sheth, J. N., Allvine, F. C., Uslay, C., & Dixit, A. (2007). *Deregulation and Competition: Lessons from the Airline Industry*. Yeni Delhi: Response Business Books from SAGE.

Surovitskikh, S., & Lubbe, B. (2015). The Air Liberalisation Index as a tool in measuring the impact of South Africa's aviation policy in Africa on air passenger traffic flows. *Journal of Air Transport Management*(42), 159-166.

T.C. Resmi Gazete. (1983, 10 19). 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu. (18196).

T.C. Resmi Gazete. (2013, 11 16). Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A). (28823).

Tarihçe | Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. (tarih yok). Ağustos 17, 2015 tarihinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü: <http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1--tarihce> adresinden alındı

The Postal History of ICAO. (2015, 03 07). http://www.icao.int/secretariat/PostalHistory/ecac_european_civil_aviation_conference.htm adresinden alınmıştır

Toh, R. S. (1998). Toward an International Open Skies Regime: Advances, Impediments, and Impacts. *Journal of Air Transportation World Wide*, 3(1), 61-70.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği. (2014). *Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu*. Ankara: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği.

U.S. Department of State. (1977). Consolidated Air Services Agreement Between the Government of the United States of America and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

Ünal, M. S. (2009). Sivil Havacılık ve Uluslararası Hukuk. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Vasigh, B., Fleming, K., & Tacker, T. (2008). *Introduction to Air Transport Economics: From Theory to Applications*. Burlington: Ashgate.

- Wang, J. J., & Heinonen, T. H. (2015). Aeropolitics in East Asia: An institutional approach to air transport liberalization. *Journal of Air Transport Management*(42), 176-183.
- Warnock-Smith, D., & Morrell, P. (2008). Air transport liberalization and traffic growth in tourism-dependent economies: A case-history of some US-Caribbean markets. *Journal of Air Transport Management*(14), 82-91.
- Zhang, Y., & Findlay, C. (2014). Air transport policy and its impacts on passenger traffic and tourist flows. *Journal of Air Transport Management*(34), 42-48.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Ad Soyad : Güncihan TÜRKER
Uyruğu : T.C.
Doğum Yeri ve Tarihi : Karaçi (PAKİSTAN), 04.11.1984
Medeni Hali : Evli
Adres : Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Gazi Mustafa Kemal
Bulvarı No:128/A Maltepe/ANKARA
E-Posta Adresi : guncihan.turker@shgm.gov.tr
İletişim (Telefon) : 0 312 203 61 97

EĞİTİM

Lise : Ali Güral Anadolu Lisesi, 2003
Lisans : Atılım Üniversitesi İşletme Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü
(Çift Ana Dal), 2008
Lisans : Atılım Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi, İngiliz Dili ve
Edebiyatı Bölümü, 2008
Yüksek Lisans : Türk Hava Kurumu Üniversitesi, Havacılık İşletmeciliği Yüksek
Lisans Programı, 2015

MESLEKİ DENEYİM

Şubat 2009 – Haziran 2009, Abidinpaşa Anadolu Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi,
Ankara – İngilizce Öğretmeni
Ağustos 2009 – Ocak 2010, Tarım Bakanlığı, Ankara – Mütercim
Ocak 2010 – Devam, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Ankara – Mütercim /
Teknik Denetçi