

**TÜRK HAVA KURUMU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**HAVACILIK SEKTÖRÜNDE ULUSLARARASI VE TİCARİ
ANLAŞMALARIN REKABETE ETKİSİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Ezgi SUNGUR

Havacılık İşletmeciliği Anabilim Dalı

Havacılık İşletmeciliği Programı

ARALIK 2015

**TÜRK HAVA KURUMU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**HAVACILIK SEKTÖRÜNDE ULUSLARARASI VE TİCARİ
ANLAŞMALARIN REKABETE ETKİSİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Ezgi SUNGUR

1303830023

Havacılık İşletmeciliği Anabilim Dalı

Havacılık İşletmeciliği Programı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Yıldırım SALDIRANER

Türk Hava Kurumu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nün 1303830023 numaralı Yüksek Lisans öğrencisi Ezgi SUNGUR, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı HAVACILIK SEKTÖRÜNDE ULUSLARARASI VE TİCARİ ANLAŞMALARIN REKABETE ETKİSİ başlıklı tezini, aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

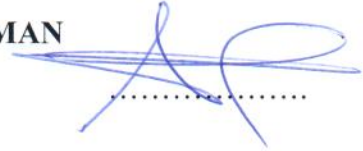
Tez Danışmanı : Prof. Dr. Yıldırım SALDIRANER
Türk Hava Kurumu Üniversitesi



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



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



: Yrd. Doç. Dr. Ali CENGİZ
Adnan Menderes Üniversitesi



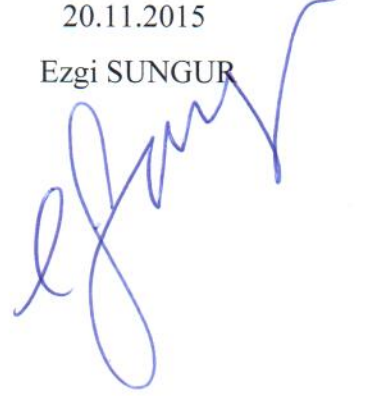
Tez Savunma Tarihi: 21 Aralık 2015

TÜRK HAVA KURUMU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum, “Havacılık Sektöründe Uluslararası ve Ticari Anlaşmaların Rekabete Etkisi” 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.

20.11.2015

Ezgi SUNGUR



ÖNSÖZ

Sadece Yüksek Lisans tezim olan bu çalışma süresince değil, hayatımın her evresinde fedakârlığını ve güler yüzünü üzerimden eksik etmeyen, beni her koşulda destekleyen hayatımın neşesi canım anneme, gücümü, kararlılığımı ve öz disiplinimi kendisine borçlu olduğum kıymetli babama,

Havacılık alanında çalışmaya başladığım ilk günden itibaren benimle aynı yolda ilerleyen, her konuda en büyük destekçim değerli meslektaşım Batın ŞİMŞEK'e, yine bu yolda ilerlerken bizlere her daim sabırla yol gösteren Anıl KOÇER'e, tezimin hazırlanması evresinde beni cesaretlendiren ve engelleri aşmama yardımcı olan bir diğer değerli meslektaşım Mustafa ERDOĞAN'a, danışman hocam Sayın Prof. Dr. Yıldırım SALDIRANER'e ve çalışmam sırasında benden manevi desteğini esirgemeyen saygıdeğer hocam Yrd. Doç. Dr. Ali CENGİZ'e teşekkürlerimi bir borç bilirim.

Aralık 2015

Ezgi SUNGUR

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	iv
İÇİNDEKİLER	v
TABLO LİSTESİ.....	viii
ŞEKİL LİSTESİ.....	ix
KISALTMALAR	x
ÖZET	xi
ABSTRACT	xiii
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM	3
1. ULUSLARARASI ANLAŞMALAR	3
1.1 Hava Aracının İcadı Öncesi Dönem	3
1.2 Hava Aracının İcadı Sonrasındaki Düzenlemeler	4
1.2.1 Şikago Konvansiyonu Öncesi Dönem	4
1.2.2 Şikago Konferansı Hazırlık Dönemi.....	8
1.2.2.1 Şikago Konferansına hâkim olan görüşler.....	8
1.2.2.2 Şikago Konvansiyonu ile imzalanan anlaşmalar	9
1.2.3 ICAO'nun Kurulması	11
1.2.3.1 ICAO teşkilatı.....	11
1.2.3.2 ICAO'nun amaçları.....	12
1.3 Şikago Konvansiyonu ile Belirlenen Bazı Temel İlkelerin Analizi.....	13
1.3.1 Hava Sahasının Egemenliği ve Ülke / Madde 1 ve 2	13
1.3.2 Sivil ve Devlet Hava Aracı / Madde 3.....	15
1.3.3 Tarifersiz Uçuş Hakkı / Madde 5	18
1.3.4 Tarifeli Hava Servisleri / Madde 6	21
1.3.5 Kabotaj / Madde 7.....	29
1.4 İkili Hava Ulaştırma Anlaşmaları, Bermuda Tipi Anlaşmalar Dönemi ve Anlaşmaların Bazı Maddelerinin İncelenmesi	30
1.4.1 İkili Hava Ulaştırma Anlaşmaları	31
1.4.2 Bermuda Tipi Anlaşmalar Dönemi.....	39
1.4.2.1 Bermuda I tipi anlaşma dönemi (1946-1977).....	39
1.4.2.2 Bermuda II tipi anlaşma ve sonrası dönem.....	40
1.5 İkili Hava Ulaştırma Anlaşmalarının Bazı Maddelerinin İncelenmesi	40
1.5.1 Hakların Tanınması.....	42
1.5.2 Tayin ve Yetkilendirme	44
1.5.3 Havayolunun Hakiki Mülkiyeti ve Etkin Kontrolü	47
1.5.4 Hat Çizelgesi.....	50
İKİNCİ BÖLÜM	53
2. REKABET HUKUKUNUN ULUSLARARASI VE ULUSAL DÜZENDE İNCELENMESİ VE DEĞERLENDİRİLMESİ	53
2.1 Genel Anlamda Rekabet Kavramı ve Tanımı	53
2.2 Rekabetin ABD'de Gelişimi	55
2.3 Rekabetin AB'de Gelişimi	57

2.4	Rekabetin Türkiye’de Gelişimi	58
2.5	RKHK’da Birinci Kısım Birinci Bölüm Amaç, Kapsam ve Tanımlar	59
2.6	RKHK’da İkinci Kısım Birinci Bölüm Yasaklanan Faaliyetler	59
2.7	RKHK’da Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar	59
2.7.1	Teşebbüsler Arası Anlaşmalar	60
2.7.1.1	Yatay anlaşmalar	61
2.7.1.2	Dikey anlaşmalar	61
2.7.1.3	Karma (aykırı) anlaşmalar	62
2.7.2	Teşebbüs Birliği Kararları	62
2.7.3	Uyumlu Eylemler	62
2.7.3.1	Rekabet açısından piyasa türleri	63
2.8	Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması	65
2.9	Birleşme veya Devralma	66
2.10	Havacılık Sektörü Açısından Rekabet Hukukunun Türkiye’de Uygulanması	67
2.11	Rekabet Hukuku Gelişiminin Havacılık Sektörü Açısından Uluslararası ve Ulusal Düzende Değerlendirilmesi	69
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM		70
3. HAVACILIKTA DEREGÜLASYON VE LİBERALİZASYON DÖNEMİ İLE TİCARİ ANLAŞMALARIN İNCELENMESİ		70
3.1	Deregülasyon ve Liberalizasyon Kavramları	70
3.2	ABD’de Deregülasyon Süreci	71
3.2.1	“Hub and Spoke” (Topla Dağıt) İş Modeli Sistemi	75
3.2.2	Çok Taraflı Serbest Semalar Anlaşmaları	76
3.2.2.1	Maliat/Kona Anlaşması (Multilateral Agreement on The Liberalization of International Air Transportation)	77
3.2.2.2	CARICOM Anlaşması (Multilateral Agreement Concerning The Operation of Air Services Within The Caribbean Community)	77
3.2.2.3	ASEAN Anlaşması (South-East Asian Nations Agreement)	77
3.2.2.4	Yamoussoukro deklarasyonu	77
3.2.3	Havayolları Arasında Stratejik İşbirliği İttifakları ve Ticari Anlaşmalar	78
3.2.3.1	Bağlantılı uçuş anlaşmaları (interlining)	80
3.2.3.2	Sık uçan yolcu programları (frequent flyer programs)	81
3.2.3.3	Bilgisayar rezervasyon sistemleri (computer reservation aystem/CRS)	81
3.2.3.4	Kod paylaşımı anlaşması (codesharing)	81
3.2.3.5	Alan kapatma anlaşması (blocked space agreement)	83
3.2.3.6	Ortak sefer anlaşması (joint operation)	84
3.2.3.7	Havuz anlaşmaları (pooling)	84
3.2.3.8	İmtiyaz anlaşmaları (franchising)	84
3.3	AB’de Deregülasyon Süreci	85
3.4	Türkiye’de Deregülasyon Süreci	86

3.4.1 Deregölasyon ve Liberalizasyon Dönemi ile Ticari Anlaşmaların Havacılık Sektörü Açısından Uluslararası ve Ulusal Düzende Değerlendirilmesi	91
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	92
4. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	92
KAYNAKÇA	98
EKLER.....	103
Ek-A: Havayolu İşletmelerinin Tasnifi	104
ÖZGEÇMİŞ.....	105



TABLO LİSTESİ

Tablo 1.1 : Tarifeli ve tarifesiz seferlerin genel özelliklerinin karşılaştırılması	22
Tablo 1.2 : Hava trafik hakları	35
Tablo 1.3 : Tarife belirleme yöntemleri	37
Tablo 1.4 : Hakların tanınması	43
Tablo 1.5 : Tayin ve yetkilendirme (tayin edilen havayolu işletmesinin sayısına göre)	45
Tablo 1.6 : Tayin ve yetkilendirme (mülkiyet ve kontrol kurallarına göre)	50
Tablo 3.1 : Yeni model ve geleneksel tip anlaşmaların kıyaslaması	74
Tablo 3.2 : Türk sivil havacılığının SWOT analizi	90

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1.1 : Hava trafik hakları	24
Şekil 1.2 : Ek hat çizelgesi	51
Şekil 2.1 : Rekabet piyasası türleri	65
Şekil 3.1 : Ticari ve stratejik işbirliği modelleri	80



KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AKÇT	: Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu
APEC	: Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği (Asia Pacific Economic Cooperation)
ASEAN	: Güneydoğu Asya Uluslar Birliği (Association of Southeast Asian Nations)
ATAD	: Avrupa Topluluğu Adalet Divanı
BM	: Birleşmiş Milletler (United Nations)
CARICOM	: Karayip Topluluğu (Caribbean Community and Common Market)
ECAA	: Avrupa Ortak Hava Sahası (European Common Aviation Area)
ECAC	: Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (European Civil Aviation Conference)
EUROCONTROL	: Avrupa Hava Seyrüseferi Emniyeti Teşkilatı
IASTA	: Uluslararası Hava Seferleri Transit Sözleşmesi (International Air Services Transit Agreement)
IATA	: Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association)
ICAN	: Uluslararası Hava Seyrüseferi Komisyonu (International Comission for Air Navigation)
ICAO	: Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization)
RKHK	: 4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun
TÖSHİD	: Türkiye Özel Sektör Havacılık Derneği
TSHK	: 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu

ÖZET

HAVACILIK SEKTÖRÜNDE ULUSLARARASI VE TİCARİ ANLAŞMALARIN REKABETE ETKİSİ

SUNGUR, Ezgi

Yüksek Lisans, Havacılık İşletmeciliği Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Yıldırım SALDIRANER

Aralık 2015, 105 Sayfa

Bu tez ile havayolu ulaşımındaki liberalizasyon ve rekabet düzenlemelerinin gelişiminin gözden geçirilmesi suretiyle, devletlerin ve havayolu işletmelerinin uluslararası ve ulusal düzende üstlendiği rolün analiz edilmesi amaçlanmaktadır.

Günümüz rekabet piyasa yapısının daha iyi anlaşılabilmesi adına; ilk düzenlemelerden itibaren mevcut rekabet düzenlemelerine kadar olan tüm süreçler okuyucunun dikkatine sunulmaya çalışılmıştır.

Mantıksal çerçeveyi oluşturabilmek adına, önemli rekabet düzenlemeleri ve bunların havacılık politikaları anlamındaki uygulamaları üzerinde durulmuştur. Bu sebeple, özellikle rekabet hukukunu yakından ilgilendiren tarifeler, trafik hakları, mülkiyet ve kontrol gibi konular detaylı bir şekilde ele alınmıştır.

Liberalizasyon politikaları ve buna bağlı olarak artan rekabet, havayollarının ağ yapılarını genişletmesine olanak sağlamıştır. Devletlerarası hava ulaştırma anlaşmaları ve havayolları arasındaki işbirlikleri rekabet anlamında çok büyük fayda sağlamakla birlikte; markete giriş engellerine sebebiyet verebilmeleri açısından rekabeti azaltıcı yönde etkileri de olmuştur.

Bu kapsamda, tüketici refahı ile havacılık endüstrisinin gelişiminin sürdürülebilirliğini sağlamak adına hava ulaşım sektöründe var olan rekabetin her bir paydaşın katılımı ile daha da geliştirilmesi için yasal bir zemin oluşturulması ve

sektör talepleri için havacılık politikasının devletlerce detaylıca oluşturulması gerektiği sonucuna varılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Havayolları, uluslararası havayolu taşımacılığı, rekabet, deregülasyon, liberalizasyon, hava hizmetleri anlaşması, ticari anlaşmalar.



ABSTRACT

THE IMPACT OF INTERNATIONAL AND COMMERCIAL AGREEMENTS TO THE COMPETITION IN AVIATION SECTOR

SUNGUR, Ezgi

Master, Department of Aviation Management

Thesis Supervisor: Prof. Dr. Yıldırım SALDIRANER

December 2015, 105 Pages

The aim of this thesis is to analyse the role of states and airlines in scope of international and national environment regarding the development of liberalisation and competition regulations.

For a deeper understanding of today's competitive market structure, it has been attempted to convey all process and its logical background from the first regulation to current competitive regulations to attention of the reader widely.

To set up a logical framework, it has been addressed to the most important issues of the regulations regarding the competition and its best practice in aeropolitical manners. Furthermore, all kind of regulations related with competition law are tried to be examined including tariffs, traffic rights, substantial ownership and effective control in a regulative perspective.

Increased competition which is a result of liberalization policies has allowed airlines to optimize their networks. Bilateral air services agreements between states and co-operation between airlines have offered a wide range of benefits to the parties involved, at the same time, these arrangements have also caused barriers for entry into market which reduce the effects of competition.

In this respect; the conclusion is that forming the legal ground for competition in air transport should be provided with the involvement of all shareholders in order to increase the consumer welfare, provide sustainability of the development of

aviation industry and establish an elaborated aviation policy by states in order to meet sector demands.

Keywords: Airlines, international air transport, competition, deregulation, liberalization, air services agreements, commercial agreements.



GİRİŞ

Wright Kardeşlerin 1903 yılında “insan tarafından kontrol edilen, motorlu ve sürdürülebilir” araç yani uçakla gerçekleştirdiği ilk uçuş, sadece teknik bir keşif olmamış, beraberinde birçok yeniliği getirmiştir.

Günümüzde diğer taşıma yöntemleri ile kıyaslandığında tartışmasız en güvenli ve en hızlı taşıma türü olan havayolu taşımacılığı, aynı zamanda hem ulusal hem uluslararası yönden en çok düzenlemeye tabi tutulan sektörlerin başında gelmiştir.

Geçmişte yaşanan tüm gelişmeleri kendi dönemindeki şartlar ile beraber değerlendirmek doğru olduğundan, havacılıkta var olan kurallaşma sisteminin mantığını anlamak ve sektörün nasıl serbestleştirildiğini görmek havacılığın matematiğini çözmek açısından önem arz etmektedir.

Herkesin bir şekilde pazardan pay almaya çalıştığı bu endüstride, atılan hiçbir adım rastgele olmamış, havacılık sektörü bu durumu kaldırarak şekilde kurgulanmamıştır. Havayolu işletmelerinden tüketiciye, sivil havacılık otoritelerinden uluslararası örgütlere, devlet politikalarından ülke menfaatlerine kadar her bir oyuncu/unsurun birbirine sıkı sıkıya bağlı ve bir şekilde birbiri ile uyum içerisinde olmak zorunda olduğu bu düzende, geçmişte aranan asgari şart “ulusallık” iken, günümüzde bu anlayış yerini “küreselliğe” bırakmıştır.

Küreselliğin ve havayolu ulaştırmasının özünde sahip olduğu uluslararası yapının liberalleşme düşüncesi ile beslenmesi, devletleri salt ikili anlaşmalar yapma ekseninden çıkarmaya, havayolu işletmelerini merkeze daha çok yaklaştırmaya, rekabeti hem artıran hem de tıkayan yeni stratejik işbirlikleri ve modelleri oluşturmaya zorlamıştır. Söz konusu çalışma ile asıl amaçlanan uluslararası ve ulusal düzeyde yaşanan tüm bu gelişmeleri silsile halinde aktarabilmektir.

Özellikle Türkiye’de yeni vücut bulmaya başlayan ve bilhassa teorik anlamda kaynak ve konuya hâkim uzman temini açısından sıkıntı yaşayan havacılık branşının sebep sonuç ilişkisi içerisinde incelenmesi ve konjonktüre hâkim olunması;

kuşkusuz, var olan diğer ülke politikalarının anlaşılması açısından büyük yarar sağlayacaktır.

Bu kapsamda, havacılık sektöründe var olan anlaşmaların rekabete etkisinin ele alındığı bu çalışma dört bölümden oluşmakta olup, çalışmanın birinci bölümünde havacılığın tarihi gelişimi çerçevesinde uluslararası anlaşmalara ve bu anlaşmaların içerdiği hususlara yer verilmiştir. İlgili çalışmanın bu bölümünde bilinçli olarak, devletlerin kendi arasında akdettiği özel hukuku kapsayan anlaşma çeşitlerine yer verilmemiş, havacılık branşının kamu hukukuna yönelik kısmı üzerinde durulmuştur. Bu sebeple, kamu hukukunun birer parçası olan Şikago Konvansiyonu ve ilgili maddeleri ile devletlerarası hava ulaştırma anlaşmaları ve ilgili maddeleri incelenmiştir.

İkinci bölümde, devletlerarası anlaşmalar ile ortaya çıkan rekabet kavramının daha iyi anlaşılabilmesi için genel bir tanım yapılmış, rekabetle ilişkili hususlar ve rekabetin tarihsel süreci hem uluslararası hem de ulusal düzende ele alınmıştır.

Üçüncü bölümde ise, havacılık piyasasının deregüle edilmesi ile ortaya çıkan liberalizasyon politikaları ve devamında gelen havayollarının stratejik ittifakları yani ticari anlaşmalar hem kavram olarak hem de uluslararası ve ulusal düzende tarihsel süreci içerecek şekilde anlatılmıştır.

Çalışmanın dördüncü ve son bölümünde ise, hava ulaştırma anlaşmaları, ticari anlaşmalar ve rekabet unsurlarının birbirlerine etkisi, mevcut düzende kaydedilen aşamalar ve daha rekabetçi bir piyasa yapısının oluşturulabilmesi amacıyla havacılık endüstrisi aktörlerine düşen görevler tartışılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI ANLAŞMALAR

Havacılık sektörünün mevcut düzeninde yer alan anlaşmaları devletlerin kendi arasında imzaladığı uluslararası anlaşmalar (hava ulaştırma anlaşmaları) ve havayollarının kendi arasında yaptığı ticari anlaşmalar olarak iki temel kategoride ele almak mümkündür. Bahse konu anlaşma çeşitleri analiz edilmeden önce, sektördeki havacılık düzenlemelerinin tarihsel gelişimi hakkında bilgi verilmiş, bu sayede geçmiş ve günümüz havacılık kuralları arasında sebep sonuç ilişkisi kurulmaya çalışılmıştır.

1.1 Hava Aracının İcadı Öncesi Dönem

Her ne kadar havacılıkla ve buna yönelik düzenlemelerle ilgili ivme 1903 yılında Wright Kardeşlerin ilk kez havalanmasıyla kazanılmışsa da, aslında daha öncesine gidildiğinde sürece yönelik çeşitli düzenlemelerin var olduğu görülmektedir. Örneğin 23 Nisan 1784'te Fransa'da Montgolfier Kardeşlerin balon uçuşlarının ön izin alınmadan yapılamayacağını belirleyen bir emniyet talimatı yayımlanmıştır, bu önlemin amacı ise elbette haneyi korumaktır (Diederiks v.d., 2012:13). Montgolfier kardeşlerin ısıtılmış hava ile uçan balonu icat etmesi ise tarihte ilk insanlı uçuş olarak kabul edilmektedir.

Daha da geçmiş tarihlere gidildiğinde, havacılıkla ilgili esas sıkıntının hava sahası ve mülkiyet kavramlarına yönelik olduğu gözlenmekte olup, bu hususta 13. yüzyılda İngiltere'de görülmüş bazı mahkeme kararları karşımıza çıkmaktadır. Bu kararlarda “*Cujus est solum, ejus est usque ad coelum et ad inferos*” yani arazi sahibinin mülkiyetinin sadece yüzeye değil, onun en dibine ve hatta göğe kadar uzandığını kabul eden Roma özdeyişinden yola çıkılmış, komşu arazilerin üzerindeki sarkıkların yan araziye havadan geçmesi “taşkın yapı” olarak kabul edilmiş, bu

sebeple mülkiyetin ihlali kararına hükmedilmiştir (Günel, 2010:45). Ancak başka mahkeme kararlarında farklı yönde kararların da verildiği, sahip olunan arazi üzerindeki açık hava sahasındaki mülkiyetin kesin ve tam olup olmadığı hususunda net bir görüşe varılamadığı da görülmüştür.

20. yüzyıl itibariyle ülke üzerindeki hava sahasının durumu ile ilgili tartışmalar başlamış, bu yönde iki teori kabul edilmiştir. Bu teorilerden ilki “serbest hava sahası” teorisidir ki bu teori gökyüzünün bölümlerinin aşağıda yer alan ülkenin doğal bir parçası olmadığını ifade eder. Diğerisi ise “hükümrancılık” teorisi olup, gökyüzünün kesinlikle aşağıda yer alan ülke toprağına ait olduğunu şart koşar.

Bu son teorinin, havacılığın en önemli iki anlaşması olan Paris ve Şikago Konvansiyonlarının 1. maddesinde yer alması, adı geçen anlaşmaların ülkeye ait hava sahasına dair yeni bir hükümrancılık hakkı yaratmadığını ancak özellikle 1. Dünya Savaşından sonra büyük ölçüde uluslararası hukuk ilkesi haline gelen bu durumun, sadece yasal zeminde beyan edildiğini göstermektedir (ITPS, Chicago Regime Research Committee Report, 2006: 1-2).

1.2 Hava Aracının İcadı Sonrasındaki Düzenlemeler

1.2.1 Şikago Konvansiyonu Öncesi Dönem

1900’lü yılların başında Fransız hukukçu Paul Fauchille¹ tarafından Devletler Hukuku Enstitüsünün Nöşatel’de gerçekleştirilen yıllık toplantısında hava seyrüseferine ilişkin kanun oluşturulması önerilmiştir (Havel v.d.,2014: 30). Fauchille’nin kanun teklifinin kabul edilmesi üzerine, devam eden oturumda 32 paragraftan oluşan destekleyici bir yasa tasarısı Teşkilat’a sunulmuştur (Kuhn, 1910: 111).

Devletler Hukuku Enstitüsünün izleyen yıllardaki toplantılarında, hava hukukuna ait konular böylelikle tartışmaya açılmıştır. Fauchille önderliğindeki fikir

¹ Fauchille tarafından “atmosferin” kimsenin sahipliğinde olmadığı, dolayısıyla hava sahasının kullanımının herkese açık olması gerektiği ancak devletlerin güvenlik ve sağlık gibi nedenlerden dolayı birtakım kısıtlamalar koyması gerektiği savunulmuştur (Leon, 1992:7).

akımları tarafından, hava sahasının her anlamda serbest kullanılmasını ileri süren 'hava serbestisi' düşüncesi desteklenmiştir (Ünal, 2009: 8).

Yine aynı dönemde, Hague Barış Konferansı esnasında devletlerin ulusal güvenlik ve egemenlik uygulamalarında hassasiyetini gösteren “Balonlardan Mermi ve Patlayıcıların Atılmasının Yasaklanmasına Dair Uluslararası Bildiri” (International Declaration Prohibiting Launching of Projectiles and Explosives from Balloons) yayımlanmıştır (Havel v.d., 2014: 30).

Hava sahasının uluslararası boyutta düzenlenmesi amacıyla yapılan ilk girişim 1910 yılında Paris’te 18 katılımcıdan oluşan “Uluslararası Hava Seyrüseferi Konferansı” (International Conference for Aerial Navigation) olmuştur (Kraśnicka, 2012:302). Bu amaçla toplanan Uluslararası Hava Seyrüseferi Hukuk Kongresi'nin kararı ile Paris'te hukuk komitesi kurulmuş ve komite “Uluslararası Havacılık Hukuku Yasası” (Code International Juridique de l'Aviation) oluşturmak için çalışmalarına başlamıştır.

Söz konusu Konferansta, genel kanının aksine, hava sahasının serbestliği teorisi benimsenmeyip, devletlerin kendi hava sahası üzerinde egemenliklerinin desteklenmesi yönünde bir eğilim söz konusu olmuştur (Diederiks v.d., 2012: 13). Ayrıca, İngiltere’nin hava sahasının üzerinde tam egemenliği ve Fransa’nın sınırlı özgürlüğü savunması, konferansın adeta bir fiyasko ile sonuçlanması sonucunu doğurmuştur (Wagner, 1970: 32–33).

Her ne kadar söz konusu konferans sonucunda bir konsensusa varılamasa da, bu vesile ile hava sahasının egemenliği sorgulanmıştır. Yapılan tartışmalar neticesinde, Hugo Grotius’un “Mare Liberum” adlı eserinde savunduğu “hiçbir ulusun açık denizler üzerinde münhasır haklara sahip olmadığı” düşüncesinin hava sahası açısından vücut bulması neredeyse imkânsız hale gelmiştir. Bu da, 19. yüzyılda ulusal hukukta mülkiyet hakkı ile doğan tartışmanın, uluslararası hukukta devletlerin egemenlik hakkı çerçevesinde şekillenmesini sağlamıştır.

Birinci Dünya Savaşının hemen akabinde, hava seyrüseferinin güvenliği için evrensel kurallara ihtiyaç duyulduğu iyice anlaşılmış, serbest hava sahası ile akit devletlerin egemenliği altında bir hava sahası arasında seçim yapılması zarureti, savaş sonrası ulusal çıkarların korunmasına yönelik eğilimden ötürü, ikinci seçeneğin yaygınlaşmasına sebebiyet vermiştir (Diederiks-Verschoor, 2012: 14).

Bu kapsamda, 1919 yılında Paris Konferansı esnasında kurulan Havacılık Komisyonu’nun hazırladığı “Hava Seyrüseferinin Düzenlenmesine İlişkin Konvansiyon/Paris Konvansiyonu” (Convention Concerning the Regulation of The Aerial Navigation) 1944 yılında imzalanacak olan Şikago Konvansiyonu’nun öncüsü olmuş ve havacılığın uluslararası alanda hukuki boyutlarını yeniden çizerek, her devletin kendi ülkesine ait hava sahası üzerinde “tam ve münhasır” egemenliği haiz olduğu ilkesini getirmiştir.

Bunun yanı sıra, söz konusu Konvansiyon 13 Ekim 1919’da 27 ülke tarafından imzalanarak uluslararası havacılık alanında ilk çok taraflı anlaşma olma özelliğini taşımıştır. Zaman içerisinde anlaşmayı imzalayan ülkelerin sayısı 32’ye çıkmış, anlaşma 11 Temmuz 1922’de yürürlüğe girmiştir. Ancak, Almanya, Rusya ve Çin gibi bazı önemli ülkelerin anlaşmayı imzalamamaları, 2. Dünya Savaşı ile daha geniş ölçüde ve daha kompleks yapıda düzenlemelerin gerekliliğinin ortaya çıkması, yasal çerçevenin oluşturulması ve sivil havacılık açısından bir örgütlenmenin sağlanması ihtiyacı, bir başka uluslararası toplantı ve müzakereye duyulan lüzumu gözler önüne sermiştir (Kreis, 1997: 306).

Konvansiyonun² içerdiği önemli hususlara kısaca değinilecek olursa;

1. maddesinde akit devletlerin kendi ülkeleri üzerindeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır egemenliği tanınmıştır. (Aynı ilke Şikago Konvansiyonunun 1. maddesinde de yeniden ele alınmış olup, halen yürürlüktedir: “Âkit Devletler, devletlerin ülkeleri üstündeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır hâkimiyeti haiz olduklarını kabul ederler.”),

2. maddesinde anlaşmanın barış zamanı için geçerli olduğu belirtilmiş ve akit tarafların sivil uçaklarına, egemenliklerine tabi olan hava sahasında “zararsız geçiş hakkı” tanıma yükümlülüğü getirilmiş, 3. maddede bu zararsız geçiş hakkının askeri gerekçeler veya kamu güvenliği gibi nedenlerle sınırlanabileceği ifade edilmiştir,

15. maddesinin 1. ve 3. fıkralarında akit tarafların hava aracının iniş yapmadan diğer ülkeden geçme hakkı olduğu, ancak uluslararası ticari hatların, üzerinden

² Erişim tarihi: 08.06.2015, http://www.spacelaw.olemiss.edu/library/aviation/IntAgr/multilateral/1919_Paris_convention.pdf.

geçilen ülke tarafından belirlenebileceği ifade edilerek, bahse konu seferlerin ilgili devletin rızasına bağlandığı görülmüştür.³

Bunun yanı sıra, bahse konu 15. maddenin iki şekilde yorumlanması da söz konusudur. Bunlardan birincisi, taraf devletlerin kendi ülkeleri üzerinden yapılacak tüm uçuşlara önceden rıza vermesi ve bu uçuş güzergâhlarında kullanılan sivil hava araçları üzerinde hiçbir kısıtlama koymamasıdır. Diğer bir yorum ise, hava sahası üzerinden geçilen devletlerin uluslararası uçuş güzergâhlarını kullanan havacılık şirketlerinin seferlerini kısıtlama yetkisini haiz olması gerektiğidir (ITPS, Chicago Regime Research Committee Report, 2006: 2).

16. maddesinde, ülkelere kendi topraklarındaki seferler için kabotaj hakkı tanınmıştır,

34. maddesinde, Milletler Cemiyeti'nin yönetimi altında kalıcı olarak ICAN yani "Uluslararası Hava Seyrüseferi Komisyonu" (International Commission for Air Navigation) oluşturulmuş ve Komisyon'a teknik konularla ilgili idari, icrai, istişari ve yargısal yetkiler verilerek, sivil havacılıktaki gelişmelerin takip edilmesi, devletlerin bu gelişmelere ayak uydurabilmesi için önlemler alınması sağlanmaya çalışılmıştır. Ayrıca, hava aracının tescili, sertifikalandırılması, tabiiyeti, uçuşa elverişlilik belgeleri, uçuş personeli yeterlilik lisansları, güvenlik tedbirleri gibi hususlar da anlaşmanın düzenlediği başlıklar arasındadır.

Paris Konvansiyonunu, 1926 yılında Madrid'de imzalanan, İspanya, Portekiz, Latin Amerika'nın taraf olduğu Ibero-Amerika Konvansiyonu ve 1928 yılında Havana'da, Paris ve Madrid Konvansiyonlarına taraf olmayan ABD ile Amerika devletleri arasında imzalanan Pan Amerika Konvansiyonu takip etmiştir. Böylece, devletlerin hava sahaları üzerindeki tam ve münhasır egemenliği ile yine bu hava sahası üzerinden akit devletlerin hava araçları ile yapacağı zararsız geçiş hakları tanımlanmış, Paris Konvansiyonuna taraf olmayan devletlerin de kendi aralarında yaptıkları bu anlaşmalarla hava seyrüseferi açısından yeknesaklık oluşturulmaya çalışılmıştır.

³ Söz konusu Konvansiyonun eksik tarafının, uluslararası tarifeli hava seferlerini bu şekilde düzenin dışında tutması olduğu ifade edilmektedir (Toluner, 1979: 49).

1.2.2 Şikago Konferansı Hazırlık Dönemi

Paris Konvansiyonunun 1. Dünya Savaşı, Şikago Konvansiyonunun ise 2. Dünya Savaşı akabinde hazırlanması havacılığın sınırlarının daha net bir şekilde çizilmesi gerekliliğini ortaya çıkarmıştır diyebiliriz. Bu doğrultuda imzalanan Şikago Konvansiyonu uluslararası sivil havacılık düzeninin anayasası olarak kabul edilmiştir (Leon, 2004: 483). Bunun en büyük sebebi ise kendisinden daha önce imzalanan anlaşmalara kıyasen çok daha fazla alanı düzenlemesinden ileri gelmektedir.

1919 Paris Konvansiyonu imzalanmasını müteakip 2. Dünya Savaşı'na kadar geçen süreç iki evrede incelendiğinde, 1919-1929 yıllarının 1929-1939 arasındaki döneme nazaran daha liberal olduğu görülecektir (Ekin, 1999: 19). 1929 yılında yaşanan ekonomik kriz ile devletler, havacılığı da içeren ticari konularda daha korumacı kararlar almaya başlamıştır.

Şikago Konvansiyonu öncesi süreçte, ABD Hükümeti havacılık alanında en parlak çağa girmeyi, filosundaki kargo uçaklarını rahatlıkla ticari taşımacılığa dönüştürebilecek olmasına borçlu olmuştur. Bu fiziksel ve teknolojik gelişimi ise havacılığa yön verme anlamındaki görüşlerine diğer ülkelerden farklı bir boyut katmıştır. Bu nedenle ticaretin yansıması olan her alanda liberal bir politika izlemeye çalışmış, böylece havacılıkta da benzer görüşü savunmuştur. Böylelikle sivil havacılığın sınırlarının bir kez daha çizildiği dönemde daha etkin bir rol oynamayı amaçlamıştır.

ABD öncülüğünde 1 Kasım-7 Aralık 1944 tarihleri arasında yapılan müzakereler sonucunda, toplantılara 4 ana fikir hâkim olmuş, konferansa katılım sağlayan 52 ülke ile ilk etapta çok taraflı sözleşme imzalanacağı düşünülürken, başı çeken ABD-İngiltere arasındaki görüş farklılıkları ve bazı açılardan uzlaşma sağlanamaması, geri kalan hususların ikili anlaşmalarla düzenlenmesi gerekliliğini göstermiştir.

1.2.2.1 Şikago Konferansına hâkim olan görüşler

1. ABD: Yukarıda belirtilen hususlar ışığında ABD Hükümeti tarafından hava sahası serbestliği anlamına gelen “open skies” (serbest semalar) fikri savunulmuştur.

2. Birleşik Krallık: Ulusal güvenlik ve emniyet gibi kavramlar sebebiyle hava sahası üzerinde egemenliği savunmaya devam etmiş, ancak ticari hususlarda düzenlemeler yapılmasını şiddetle tavsiye etmiştir (Diederiks-Verschoor, 11). Bu amaçla, ticari hakların düzenlenmesini sağlayan uluslararası bir kuruluşunun oluşturulmasını savunmuştur.
3. Avustralya ve Yeni Zelanda: İç hatlarda kabotaj hakkının verilmesini, dış hatlarda ise tek bir uluslararası havayolunun kurulmasını önermiştir.
4. Kanada: Bölgesel ve uluslararası alanda havacılığın düzenlenmesi ve bu amaçla örgüt kurulması gerektiğini savunmuştur.

Yukarıda zikredilen görüşler ışığında ve ABD-İngiltere önderliğinde gerçekleştirilen Konferansta hiçbir fikir tam olarak birbirine galip gelmemiş, Paris Konvansiyonu ile kabul edilen tam ve münhasır egemenlik ilkesinde mutabık kalınmıştır. Özellikle Hollanda Heyeti tarafından ticari hususlara ilişkin meselelerin söz konusu anlaşma taslağı dışında başka anlaşmalar ile düzenlenmesi önerisi sonucunda (Günel, 2010: 76), ekonomik düzenlemelerin çok taraflı anlaşmalarla sağlanması hayali yerini ikili havacılık anlaşmalarına bırakmıştır.

1.2.2.2 Şikago Konvansiyonu ile imzalanan anlaşmalar

7 Aralık 1944'te 52 devlet tarafından imzalanmış olup, 2015 Kasım ayı itibarı ile anlaşmayı imzalayan devletlerin sayısı 191 olarak kaydedilmiştir. Konvansiyon ile beraber imzalanan anlaşmalar aşağıda yer almaktadır:

1. Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Provisional Agreement on International Civil Aviation)
2. Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Convention on International Civil Aviation)
3. Uluslararası Hava Seferleri Transit Anlaşması (International Air Services Transit Agreement)
4. Uluslararası Hava Ulaştırma Anlaşması (International Air Transport Agreement)
5. Teknik Ekler (Technical Annexes)

İlk etapta 6 Haziran 1945 tarihinde “Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi” (Provisional International Convention on Civil Aviation), 4 Nisan

1947’de asıl sözleşme yürürlüğe girmiştir. Mezkûr sözleşme, uluslararası hava (kamu) hukukunun Magna Carta’sı olarak kabul edilmektedir (Ulusoy, 2013:307).

İçerdiği eklerden; “Uluslararası Hava Seferleri Transit Anlaşması”nı⁴ (International Air Services Transit Agreement/Two Freedoms Agreement) 129 ülke⁵ ve “Uluslararası Hava Ulaştırma Anlaşması”nı⁶ (International Air Transport Agreement/Five Freedoms Agreement) ise sadece 11 ülke⁷ imzalamıştır.

Ancak, bahse konu anlaşmaların hem içerik hem de sayı bakımından yetersiz kalması devletlerin ikili bazda anlaşmalar yapmasına zemin hazırlamıştır. Yine de, hava sahasının egemenliği, devletlerin düzenleyici otoritelerinin kapsamı ve yapısı, hava aracının sınır ötesinde tanınması, uluslararası emniyet ve teknik uyum ile ICAO’nun yapısı ve işleyişi gibi temel önerilerde mutabık kalınmıştır (Havel v.d.,2014: 88-89).

Bu durum, gerçek anlamda evrensel hava serbestisinin ticari değil de sadece teknik yönden mevcut olduğunu, devletlerin kendi menfaatlerini içeren ticari serbestilerini çoklu düzenlemelerden ziyade ikili görüşmelere bırakmak durumunda kaldığını göstermiştir.

Bu kapsamda, bahse konu ikili anlaşmaların yeknesaklığını sağlamak amacıyla “Geçici Hava Güzergâhları için Standart Anlaşma Tipi” (a Standard Form of Agreement for Provisional Air Routes) adı altında “Şikago Standartı Tipi” (the Chicago Standard Form) anlaşma örneği oluşturulmuştur. Konvansiyonun son protokolü ile belirlenen ve akit devletlere yapacakları ikili anlaşmalar sırasında kullanılması tavsiye edilen bu anlaşma tipi ile hatların ve ticari uçuşların, havacılık işletmelerinin tayini ile kontrol ve mülkiyetinin, havaalanı kullanım ücretlerinin belirlenmesi sağlanmıştır (ITPS, Chicago Regime Research Committee Report, 2006: 1-2).

⁴ Erişim tarihi: 08.06.2015, <https://www.mcgill.ca/files/iasl/Chicago1944b.pdf> (bundan böyle anılış: IASTA).

⁵ Erişim tarihi: 08.06.2015, http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Transit_EN.pdf.

⁶ Erişim tarihi: 08.06.2015, <https://www.mcgill.ca/files/iasl/Chicago1944c.pdf> (bundan böyle anılış: Ulaştırma Anlaşması).

⁷ Erişim tarihi: 08.06.2015, http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Transport_EN.pdf.

1.2.3 ICAO'nun Kurulması

Konvansiyonun getirdiği bir diğer önemli yenilik ise 4 Nisan 1947 tarihinde anlaşmanın yürürlüğe girmesiyle 43. madde kapsamında “Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü”nün (International Civil Aviation Organization/ICAO) kurulmuş olmasıdır. Bu örgütün kurulmasının temel sebeplerinden biri, özellikle havacılıkta kural koyma açısından yeknesaklığın sağlanmasına ve bu kuralların tüm dünyada uygulanabilmesi için denetim mekanizmasına duyulan ihtiyaçtır. Bu sayede, adı geçen örgüte, başta uçuş emniyeti ve güvenliğe yönelik olmak üzere, uluslararası havayolu taşımacılığında ekonomi politikası belirleme ve hukuksal çerçeve oluşturma misyonu verilmiş, bu doğrultuda Konvansiyonun 44. maddesinde amaç ve görevleri sayılmıştır.

1.2.3.1 ICAO teşkilatı

ICAO, BM Örgütü ile yapılan anlaşmanın 7. maddesine göre Birleşmiş Milletler Örgütü’ne bağlı ihtisas organı olup, hem adı geçen anlaşma, hem de Şikago Konvansiyonunun 47. maddesi gereği uluslararası hukuk tüzel kişiliğine sahiptir (Günel, 2010: 84). Merkezi Kanada’nın Montreal şehrinde bulunmakta olup, Bangkok, Kahire, Dakar, Lima, Mexico City, Nairobi ve Paris olmak üzere 7 adet bölge ofisi bulunmaktadır. Kasım 2015 itibarıyla ICAO’ya taraf devlet sayısı 191’dir⁸.

Örgüte üye olabilmek için BM üyesi olmanın yanı sıra BM’den de onay almak gereklidir. Örgüt, siyasi içerikli hususlarda BM kararı ile bağlı olup, bu tarz kararlarda Konsey Başkanı tarafından arabuluculuk sağlanabilmektedir. Yine üye ülkeler arasında uyuşmazlıkların çözümü amacıyla taraf ülke başvurusu halinde Konsey’in yargısal işlevi gerçekleştirilmektedir (Günel, 2010: 84).

Örgüte bağlı organlar, başta Genel Sekreterlik olmak üzere, Genel Kurul, Konsey ve konseye bağlı komisyon ve komitelerden (Hava Seyrüsefer Komisyonu, Hava Taşımacılığı Teknik İşbirliği Komitesi, Hava Ulaşım Komitesi, Hukuk Komitesi, Havacılık Çevre Koruma Komitesi gibi) oluşmaktadır. Konsey, 36 üye

⁸ Erişim tarihi: 08.06.2015, [http://www.icao.int/MemberStates/Member %20States.English.pdf](http://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.English.pdf).

ülke temsilcisi ile toplanan Genel Kurul tarafından 3 yılda bir seçilmekte ve Genel Kurul'a sorumlu olarak örgütün yasama ve yürütme işlevini yerine getirmektedir.

Örgütün çalışmaları ise Sekreteryaya tarafında yürütülmekte olup, sekreteryaya bünyesinde Hava Seyrüsefer, Hava Taşımacılığı, Hukuk, Teknik İşbirliği ve İdari Hizmet Büroları olmak üzere beş ana birim mevcuttur.

Örgüt tarafından verilen iki çeşit karar mevcut olup, bunlar kural (standards) ve tavsiye (recommended practices) olarak adlandırılmaktadır. Kuralların uygulanması zorunludur, ancak kuralları farklı şekilde uygulamak isteyen ülkelerin bunu ICAO'ya bildirmesi ve diğer ülkeler tarafından da bu hususun bilinmesi gerekir. Tavsiyeler ise, ülkelerin takdirine bırakılan uygulamalar olup, bir kısmı zaman içinde kurala dönüşebilmektedir.

Kural ve tavsiyeler, havacılık alanındaki teknolojik gelişmeler, üye ülkelerden gelen görüş ve istekler, uzman temsilcilerin oluşturduğu çalışma gruplarıyla güncellenmektedir. Komite ve komisyonlarda son hali verilerek, ülke görüşleri ile beraber, Konsey tarafından onaylanarak yürürlüğe girmektedir.

1.2.3.2 ICAO'nun amaçları

Sivil havacılığın emniyeti ve güvenliğiyle ilgili gerekli tüm kurallar Örgüt tarafından saptanmakta olup, bunların ulusal düzeyde uygulanma durumları, ICAO bünyesinde kurulmuş mekanizmalar yoluyla denetlenmektedir.

Herhangi bir ülkenin uluslararası sivil havacılığın güvenliğini ya da emniyetini düzenleyen kurallara uymaması, bu ülkeye uluslararası uçuş yapılmamasına, dolayısıyla sivil havacılığa bağlı birçok alanda zarara ve gelir kaybına neden olabileceğinden, üye ülkeler, ICAO kurallarına mümkün olan en geniş kapsamda uymaya özen göstermektedirler.

Buna göre Konvansiyonun 44. maddesinde⁹ yer alan örgütün hedef ve amaçları aşağıdaki gibidir;

1. Sivil havacılığın uluslararası bağlamda ve küresel ölçekte güvenli ve düzenli gelişimini sağlamak,
2. Uçuş emniyetini geliştirmek,

⁹ Erişim tarihi: 06.06.2015, http://www.mfa.gov.tr/uluslararasi-sivil-havacilik-orgutu-_icao_.tr.mfa.

3. Uçuş ve havaalanı güvenliğinin sağlanmasına destek olmak,
4. Hava araçlarının barışsever amaçlar için yapım ve işletimlerini desteklemek,
5. Daha etkin uluslararası sivil havacılık için havayolları, havaalanları ve hava seyrüsefer tesislerinin gelişimini sağlamak,
6. Güvenli, düzenli ve ekonomik hava taşımacılığının küresel gereksinimlerini karşılamak,
7. Haksız rekabetin yol açabileceği israfı önlemek,
8. Taraf ülkelerin haklarını tam olarak korumak ve ülkelere uluslararası havayolu işletmeciliği konusunda fırsat eşitliği sağlamak, taraf ülkeler arasında ayrımcılık yapmamak,
9. Uluslararası sivil havacılığı ilgilendiren tüm konuların gelişimi ve yenilenmesi için çaba göstermek.

1.3 Şikago Konvansiyonu ile Belirlenen Bazı Temel İlkelerin Analizi

1.3.1 Hava Sahasının Egemenliği ve Ülke / Madde 1 ve 2

Hava sahası¹⁰ milli ve milletlerarası olmak üzere ikiye ayrılıp, devletin kara ile deniz ülkesi üzerindeki hava sahası, o devletin milli hava sahası, bir devlet ülkesine dâhil olmayan yeryüzü parçası üzerindeki hava sahası ise milletlerarası hava sahası olarak kabul edilmektedir (Bozkurt, v.d., 2012: 110).

Milli hava sahasının hukuki rejimine yönelik iki durum söz konusudur; “egemenlik” ve “serbestlik” ilkesi. Egemenlik ilkesine göre devletlerin ülkesi üzerindeki hava sahasında kendi iradeleri esastır ve devletler her çeşit düzenleme yapma, yaptırım uygulama yetkisini haizdir ve bu durum ilk defa Paris Konvansiyonu ile çok taraflı olarak da kabul edilmiştir.

Serbestlik görüşüne göre ise, hava, üzerinde hâkimiyet kurulamayan bir alan olduğundan tüm devletlerin hava araçlarına (sivil veya devlet hava aracı) açık

¹⁰ Hava sahası (air space) terimi, yeryüzünden uzaya doğru hava tabakaları ile kaplanmış alanı ifade ederken, hava ülkesi (aerial territory) hava sahasının belirli bir devlete tabi olması durumunda kullanılmaktadır (Günel, 2010: 9). Atmosferin ötesinde milletlerarası statüye tabi alanlar ise uzay hukuku konusuna girmektedir (Bozkurt, v.d., 2012: 108).

olmalıdır ve bu görüş “açık denizler” kavramından doğmuştur (Bozkurt, v.d., 2012: 110). Ancak hava sahasının, dikey bir alanı kapsadığından hareketle, ülke güvenliği ile daha yakın bir ilişki içinde olması ve yatay bir alanı kapsayan açık denizden bu yönü ile var olan farkının göz ardı edilmemesi gerektiği yönünde görüşler de mevcuttur (Ulusoy, 2013: 308).

Konvansiyonun 1. maddesinde, 1919 Paris Konvansiyonunun da aynı maddesinde yer aldığı üzere, tam ve münhasır egemenlik hakkı bir kez daha bütün devletlere tanınmıştır.

Burada önemli olan husus, bahse konu egemenliğin sadece Akit devletlere yönelik değil ve fakat her bir devlet için ayrı tanındığıdır¹¹. Böylece daha önce bahsedilen Roma özdeyişi ile geçmişte toprak sahibinin toprak üzerindeki hava sahasına da sahip olduğunu belirten mülkiyetçi görüş, yerini toprak sahiplerinden ülkelere bırakmıştır.

Bunun yanı sıra, ilgili madde sebebi ile hava sahası üzerinde gerçekleştirilecek uçuşların o hava sahasının kontrolüne sahip ülke iznine tabi kılınması şartı koşulmuştur.

Şikago rejimi, hava sahası üzerinde hükümrانlık sağlayan bu hükme dayanarak, bir ülke üzerinde gerçekleştirilecek tarifeli seferlerin önceden akit devletten izin alması şartına bağlaması nedeniyle, “serbest gökyüzü” (free skies) kavramını inkâr etmiştir. Bu durum, Konvansiyondan sonra, ikili ve kısıtlı ölçüde serbest hava sahasına imkân sağlayan ancak aynı zamanda çeşitli ekonomik kısıtlamalar yükleyen ikili anlaşmaların imzalanmasına yol açmış, Şikago rejimi tüm bu faktörler nedeniyle ciddi bir biçimde ekonomi alanında sistemi kısıtlamıştır (ITPS, Chicago Regime Research Committee Report, 2006: 1).

Madde 2’de yer alan ülke tanımında egemenlik altında bulunan toprak parçaları ve karasularından bahsedilmiştir. Bu durumda, bir devletin hava ülkesi de, bahse konu ülkenin üzerinde yükselen ve uzayla sınırlanan hava sahası olarak kabul edilmektedir¹² (Günel, 2010: 80).

¹¹ 14.10.1983 tarihli 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun (TSHK) 4. maddesi, Konvansiyonun 1. maddesine paralel olarak “Türkiye Cumhuriyeti Türk hava sahasında tam ve münhasır egemenliği haizdir” hükmünü amirdir.

¹² Yine Konvansiyonun 2. maddesine paralel olarak, TSHK madde 3’te Türk Hava Sahası; “Türkiye Cumhuriyetinin egemenliği altındaki ülke ile Türk karasuları üzerindeki saha” olarak tanımlanmıştır.

1.3.2 Sivil ve devlet hava aracı / Madde 3

Konvansiyonda sivil veya devlet hava aracının tanımı yapılmamış, 3. maddenin (b) fıkrasında “polis, gümrük ve askeri amaçlar ile kullanılan hava aracı devlet hava aracı olarak kabul edilecektir” demek suretiyle¹³, nelerin devlet hava aracı kapsamına gireceği hükme bağlanmıştır.

Aynı muğlaklık 1919 tarihli Paris Konvansiyonunda da söz konusu olup, 30. maddede “Devlet Hava Aracı” başlığı altında askeri hava araçları ve gümrük, posta ve polis hizmetlerinde kullanılan hava araçlarının devlet hava aracı, bunların dışındakilerin ise özel hava aracı¹⁴ olarak kabul edileceği belirtilmiştir. Ancak, Konvansiyon, Paris Konvansiyonundan farklı olarak anlaşma hükümlerinin devlet hava araçlarına uygulanmayacağını açıkça ifade etmiştir (Günel, 2010: 82).

Yine 3. maddenin (a) fıkrasında, anlaşma maddelerinin sadece sivil hava araçlarına uygulanabilir olduğu belirtilmiş, ancak her iki fıkra karşısında devlet ve sivil hava araçlarının ayrımının tam olarak yapılması ihtiyacı ve hava araçlarının tasnifine dair birçok görüş ortaya çıkmıştır. Buna göre hava araçlarına yönelik tasnifler aşağıdaki gibi yapılabilir:

Buna göre, askeri hizmetlerde, gümrük ve polis hizmetlerinde kullanılan hava araçlarının devlet hava aracı ve bunun dışındakilerin sivil hava aracı olarak kabul edileceği maddenin mefhumu muhalifinden çıkarılmaktadır. Zira buna yönelik bir tanım ne ilgili maddede ne de tanımların yer aldığı 96. maddede düzenlenmiştir.

1. Ulusal ve yabancı hava aracı
2. Sivil ve ticari hava aracı
3. Sivil ve askeri hava aracı
4. Kamu ve özel hava aracı/devlet ve sivil hava aracı) (Hornik, 2002:170).

¹³ Aynı tanım, ICAO’nun 9626 sayılı “Uluslararası Hava Taşımacılığının Düzenlenmesine Yönelik Kılavuz” (Manual on the Regulation of International Air Transport) (bundan böyle anılış: ICAO doc 9626) dokümanında da yapılmış, Konvansiyonun belirttiği ifadelerden öteye geçilmemiştir (ICAO doc 9626 Chapter 5.2-1).

¹⁴ Paris Konvansiyonu, Şikago Konvansiyonundan farklı olarak hava araçları ayrımını “sivil/devlet” şeklinde değil “kamu/özel” şeklinde olarak yapmıştır.

Burada önemli olan ayırım, son iki hava aracı arasında yer almaktadır. Her ne kadar her iki tasnif biçimi birbiriyle karıştırılsa da, farklı bir temellendirmeye tabi oldukları için aslında birbirinin yerine geçememektedir.

Buna göre, sıralandırmanın (iii) maddesinde belirtilen sivil ve askeri hava aracı arasındaki fark, deniz hukukunda olduğu gibi fonksiyonel sınıflandırmadan esinlenmiştir. Bir hava aracı savaş boyunca askeri hava aracı olarak muamele görse de, barış zamanında askeri hava aracı sayılmayabilir. Bu konuda en iyi örnek, tıbbi hava aracının hukuki statüsüdür; savaş zamanında askeri sayılan bu araç, barış zamanında sivil yahut devlet hava aracı olarak sınıflandırılabilir.

Tasnif devamında gelen (iiii) maddesinde belirtilen sivil ve devlet hava aracı arasındaki ayırma yönelik ise üç çeşit yaklaşım söz konusudur.

Bunlardan birincisi; hava aracının mülkiyetinin kime ait olduğudur (mülkiyet temelli). Mülkiyet devlete veya gerçek/tüzel kişilere ait olabilir ve böyle bir durumda şeffaflık ve anlaşılabilirlik olduğundan bu iki taraf arasındaki varlıkları kolayca ayırmak mümkündür (Hornik, 2002: 172). Bu yaklaşımda, geniş anlamıyla devlet hava aracı ise bir devletin hükümeti tarafından işletilen ve/veya sahip olunan hava aracı olarak tanımlanmakta olup, klasik devlet hava aracı olan askeri uçaklar, polis ve gümrük uçakları haricinde devletin ticari amaç güderek kullandığı hava araçları da kapsama dâhil olmaktadır (Günel, 2010: 82).

İkinci yaklaşım; hava aracının hangi amaçla kullanıldığına göre belirlenmekte olup (kullanım amacı temelli), bir önceki yaklaşımda sadece mülkiyetin el değiştirmesi ile tabi olunan rejim değişirken, söz konusu yaklaşıma göre fonksiyonel amacında değişiklik hava aracının tabi olduğu tasnif de değişebilmektedir.

Bu durumun neticesi olarak; ilgili hava aracının işleteni, hava aracının hangi yasal rejime tabi olduğunu bilme imkânına sahip iken, üçüncü şahıslar, şeffaflık ilkesinin eksikliğinden dolayı, özel amaçla kullanılma durumundan haberdar olamamaktadır. Bu durum da, üçüncü şahıslar açısından hava aracının tabi olduğu yasal rejimin belirsizliği durumunu doğurmaktadır (Hornik, 2002: 172). Bu yaklaşıma göre, klasik devlet hava araçları yanında yangın söndürme, posta taşıma, sahil güvenlik, bilimsel araştırma, arama kurtarma gibi hava araçları da devletin egemenlik yetkisi amacı ile faaliyet göstermekte ise, devlet hava aracı olarak kabul edilmektedir (Günel, 2010: 82).

Üçüncü yaklaşım ise, aşağıdaki özelliklerden oluşmaktadır:

- a. Sivil ve devlet hava aracındaki temel ayrım mülkiyete dayanır.
- b. Özel sektör ile ilgili mutlak ticari faaliyetler içinde bulunan devlet hava aracı sivil hava aracı olarak muamele görür.
- c. Bu mutlak ticari faaliyetler devleti egemenlik yetkisini kullanmadığı icraatlar olarak tanımlanır.
- d. Söz konusu (devlet) hava aracı bu faaliyetleri istisnai duruma dayanarak icra etmelidir (Hornik, 2002: 172-173).

Bu durumda, devletin mülkiyetinde olup, devlet nam ve hesabına uluslararası ticari taşımacılık yapan hava araçları devlet hava aracı olarak kabul edilmeyecektir (Günel, 2010: 82).

Bunun yanı sıra, sivil bir hava aracı askeri bir amaca yönelik olarak özel bir durumda kullanıldığı takdirde, askeri amaçla kullanılmasına karşın sivil hava aracı olarak kabul edilebilecek, ancak burada söz konusu olan uçuş “tarifesiz sefer” (non scheduled flight) olarak tasnif edilecektir (Blake, v.d., 2011: 138).

Ancak burada önemli olan husus, tarifesiz olarak yapılan “charter¹⁵” seferin ticari amaca yönelik olması ve hava aracını işletenin kendi çağrı kodunu kullanması gerektiğidir. Bu takdirde, askeri kuruluş ile sivil hava aracı işleteni eşit muameleye tabi olacak, sivil bir uçuşta olması gereken üç çeşit sigorta¹⁶ yapılması zorunluluğu gündeme gelecektir.

Sonuç itibariyle, devlet hava araçlarına yönelik olarak doğrudan tanım mevcut olmayıp, devletlerin taraf olduğu bir anlaşma da söz konusu değildir. Hatta uluslararası havacılığı düzenleyen diğer anlaşmalarda da¹⁷ ya açıkça devlet hava

¹⁵ Charter ve tarifesiz sefer kavramları ilerleyen konularda detaylı şekilde aktarılabilecek olup, kısaca tarifesiz seferler “belirli bir düzene bağlı kalmadan tarifeli seferler dışında yapılan seferler” olarak tanımlanabilir.

¹⁶ Bunlar; hava aracının gövdesinin sigortalanması, Varşova ve Montreal Konvansiyonları kapsamında yolcu ve kargo sigortası, Roma Konvansiyonu kapsamında 3. şahıslara verilen zararlardan doğan sorumluluk sigortalarıdır.

¹⁷ Bu anlaşmalar; 1948 tarihli “Hava Araçlarındaki Hakların Uluslararası Tanınmasına yönelik Cenevre Konvansiyonu”(Türkiye taraf değildir), 1952 tarihli “Yabancı Hava Araçları Tarafından Yeryüzünde Üçüncü Şahıslara Verilen Zararlar Hakkında Roma Konvansiyonu”, 1963 tarihli “Uçaklarda İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Tokyo Sözleşmesi”, 1970 tarihli “Yasadışı Hava Aracı Kaçırma ve Önlemeye Yönelik Hague Konvansiyonu” ve 1971 tarihli “Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Kanun Dışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Montreal Sözleşmesi”dir.

araçları kapsam dışında tutulmuş ya da devletlere bu konuda çekince koyma hakkı tanınmıştır (Günel, 2010: 82).

Son olarak, Konvansiyonun 3. maddesinin (c) fıkrasında belirtildiği üzere, bir başka devletin ülkesine iniş yapmak veya üzerinden uçmak isteyen devlet hava araçlarının izne tabi tutulması ise yine devletlerin kendi hava sahası üzerinde tam ve münhasır egemenlik yetkisinden ileri gelmektedir (Günel, 2010: 82).

Bunun yanı sıra hatırlanması gereken bir diğer önemli husus, bahse konu Konvansiyonun hükümlerinin sadece sivil hava araçları açısından uygulama alanı bulabileceğidir.

1.3.3 Tarifesiz uçuş hakkı / Madde 5

Tarifesiz seferler ilk olarak Avrupa’da hava taşımacılığının önemli bir kolu olarak ortaya çıkmış, daha sonra Kuzey Amerika ve diğer bölgelere yayılmıştır. 1960 ve 1970’li yıllarda hızlı bir gelişme göstermiş, düşük maliyetle seyahat edenlerin artan talepleriyle beslenmiştir. Tarifesiz seferler, çoğunlukla tarifeli seferleri tamamlayıcı olarak kabul edilse de, özellikle Avrupa’da uluslararası kitle turizminin gelişmesinde büyük rol oynamıştır (ICAO, 2004: 4.6-1).

Konvansiyon, tarifeli ve tarifesiz seferlere uygulanacak kurallar açısından kesin bir ayrıma gitmiş ve fakat bu sefer türlerine yönelik olarak burada da net bir tanım ortaya koymamıştır. Bu nedenle, ICAO Konseyi tarafından Konvansiyonun 5. ve 6. maddelerinin uygulanması ve yorumlanmasında devletlere yol göstermesi amacıyla 1952 yılında “uluslararası tarifeli sefer”lere ilişkin bir tanım kabul edilmiştir (ICAO, 2004: 4.6-3).

Bu amaçla, hem ICAO doc 9626’da hem de “Uluslararası Hava Taşımacılığında Ekonomik Düzenlemelere İlişkin Politika ve Yönlendirme Materyali (Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport)” (bundan böyle anılış: ICAO doc 9587) dokümanında tanımlamalar yapılmış olup, her iki uçuşa yönelik karakteristik özellikler belirlenmiştir. Yapılan tanımlarda, tarifesiz sefer (non-scheduled flight) tarifeli seferlerin dışında kalan ticari

hava taşımacılığı olarak belirtilirken, charter¹⁸ sefer kavramının tarifersiz seferler yerine kullanılabildiği ancak her tarifersiz seferin bir charter sefer olsa da, her charter seferin tarifersiz sefer olmadığı ifade edilmiştir (ICAO, 2004: 4.6-3).

Buna göre tarifersiz seferlerin belirli özellikleri aşağıdaki gibidir:

1. Ad hoc veya düzenli olarak yapılsa da mevsimseldir (belirli bir düzene bağlı değildir),
2. Noktadan-noktaya uçuşu içeren bir charter sözleşmesine ve uçağın doldurulmasına (veya kapasitenin paylaşılmasına) dayanır,
3. Tarifeli seferlerde doluluk oranına bakılmaksızın tabi olunan yayımlanmış tarifeye göre sefer düzenleme gerekliliği söz konusu değildir,
4. Boş koltuklardan doğan finansal risk, hava aracını işletenden ziyade kiralayandır (charterer) (ICAO, 2004: 4.6-1),
5. Uçaklar genellikle turizm şirketlerine/tur operatörlerine/seyahat acentelerine veya bir başka havayolu şirketine kiraya verilir,
6. Maliyetler, bilet ücretleri tarifeli seferlere oranla düşüktür,
7. İkili hava ulaştırma anlaşmalarına, pazar analizine, yolcu sınıfı ayırımına gerek yoktur,
8. Uçak kullanım oranı, doluluk oranı tarifeli seferlere oranla yüksektir,
9. Tarifersiz seferler de kendi içinde düzenli ve düzensiz olarak gerçekleştirilebilmektedir (Kolat, 2007: 5).

Buna göre, 5. maddeye geri dönülecek olursa; ilk fıkrada tarifersiz sefer tanımının ne olduğu tarifeli sefer kavramının mefhumu muhalifinden çıkarılmakta olup, her akit devletin ticari olmayan ilk “iki” trafik hakkını tarifersiz seferler için çok taraflı mübadele ettiği görülmektedir. Bu haklar sırasıyla aşağıdaki gibidir:

- a. Transit geçiş hakkı (transit non-stop across the territory)
- b. Teknik iniş hakkı (make stop for non-traffic purposes)

¹⁸ Charter sefer, bir hava aracının kiralanmasıyla gerçekleştirilen tarifersiz seferdir. Burada “charter”la kastedilen; hava aracını kiralayan işletme ile hava yolu taşıyıcısı arasında akdedilen sözleşmeye bağlı düzenlemedir. (ICAO STA710-WP/7 Appendix B) Yani “tarifersiz sefer” kavramı kamu hukukuna ait bir terim iken, “charter” kavramı özel hukuka ait bir tanımdır (ICAO, 2004:5.3).

Buradan çıkan en önemli sonuç, ilk iki trafik hakkı için tarifersiz seferlerde ön izin alma gerekliliğinin çok taraflı olarak kaldırılmış olmasıdır.¹⁹

Ancak, 5. maddenin 2. fıkrasında düzenlenen durum, kabotaj hakkı saklı kalmak üzere geri kalan ticari amaçlı tarifersiz seferlere yönelik olup, söz konusu ticari amaçlı tarifersiz seferler pratikte birçok devletin kendi uygulamasına tabi kılınmıştır. Bu durum, tarifersiz seferlerin ulusal düzenlemelere²⁰ (özellikle de çıkış ülkesi mevzuatı) ve karşılıklılık ilkesine göre gerçekleştirilmesine neden olmuştur. Çoğunlukla tüm tarifersiz seferlerde uçuştan en az iki saat öncesi uçuş planları gönderilmekte ve bir takım izin sistemlerine bağlı kalınmaktadır.

Ancak, 1976 yılından itibaren imzalanmaya başlayan “Bermuda II” tipi anlaşmalarla tarifeli seferlerde bilet fiyatlarındaki düşüş ile charter trafiği hacminde de büyük düşüş yaşanmıştır (Hannappel, 1980:259). Günümüzde, devletler ikili hava ulaştırma anlaşmalarında tarifeli ve tarifersiz seferleri beraber düzenlemekle beraber, tek başına tarifersiz seferlere yönelik ikili anlaşmalar yapmakta ise de, bu konuya yönelik çok taraflı anlaşmaların sayısı oldukça azdır. Bu anlaşmalar;

1. 1956 tarihli ECAC²¹ ülkeleri arasında imzalanan “Avrupa Dâhili Tarifersiz Hava Servislerinin Hakları Hakkında Çok Taraflı Anlaşma” (Multilateral Agreement on Commercial Rights of Non-scheduled Air Services in Europe) ve;
2. 1971 tarihli “Güneydoğu Asya Uluslar Birliği arasında Ticari Tarifersiz Hava Servisleri Hakkında Çok Taraflı Anlaşma”dır (Multilateral

¹⁹ Tarifeli seferler için ilk iki trafik hakkının serbestisi ise daha önce yukarıda bahsi geçen “Uluslararası Hava Seferleri Transit Sözleşmesi”nde (International Air Services Transit Agreement/Two Freedoms Agreement) düzenlenmiştir. Konvansiyonun 5. maddesinde tarifersiz, Transit Sözleşmesinde tarifeli seferler için ticari olmayan hakların serbest bırakıldığı gözden kaçırılmamalıdır.

²⁰ Ülkemiz üzerinden yapılacak üst geçiş hakkı Türk hava sahası ve havaalanlarının kullanımına ilişkin genel kuralları düzenleyen AIP GEN 1.2’de düzenlenen “2.2 Üst Geçiş” başlığı ile hüküm altına alınmıştır. Buna göre, “Ülkemizle ikili Hava Ulaştırma Anlaşması bulunan ICAO üyesi ülkelere ait sivil hava araçları Türk Hava Sahasına girmeden, uçuştan en az üç (3) saat önce uçuş amacını içeren uçuş planlarını göndermeleri ve uygun görülmesi kaydıyla üst geçiş yapabilirler. Uygun görülmeyen uçuşlar için madde 3.3.2’ye göre izin başvurusu yapılır.”

²¹ Avrupa Sivil Havacılık Konferansı Teşkilatı (European Civil Aviation Conference/ECAC) ICAO’nun bölgesel bir organizasyonu olup, Türkiye ilgili teşkilatın kurucu üyelerindendir. Esas fonksiyonu havacılık güvenliği alanında mevzuat geliştirme ve üye ülkelerde güvenlik denetimleri yapmaktır. 44 üyeli bir organizasyondur (<http://web.shgm.gov.tr/tr/uluslararasi-iliskiler/2188-uluslararasi-iliskiler>).

Agreement on Commercial Rights of Non-scheduled Air Services Among the Association of South-East Asian Nations/ASEAN). Bahse konu anlaşmalarla bölgesel bazda seferlerin izinlendirilmesi amacıyla daha liberal uygulamalar sağlanmaktadır.

Sonuç itibariyle, tarifeli seferler için mevcut olan kısıtlayıcı sistem, 5. maddede düzenlenen tarifesiz seferler için bir nebze daha serbest ve esnek yapıya kavuşturulmaya çalışılmıştır (Ekin, 1999: 30).

1.3.4 Tarifeli Hava Servisleri / Madde 6

Konvansiyonun kendisi ile çoklu olarak düzenlenmesi arzu edilen bu husus, devletlerin havacılığa bakış açısı, anlaşmanın imzalandığı süreç itibariyle piyasada baskın olup olmamaları ve potansiyel menfaatlerine göre yeniden şekillenmiş, ulusal kaynakları olarak gördükleri havacılık pazarını kimle paylaşacaklarını bilmek istediklerinden çoklu anlaşma fikri yerini ikili anlaşmalara bırakmıştır. Böylece bu madde ile ikili hava ulaştırma anlaşmalarının ve pazara erişimi sağlayan trafik haklarının önü açılmıştır.

İlgili madde incelenmeden önce, bazı kavramların açıklanmasının yararlı olduğu düşünüldüğünden aşağıda birtakım tanımlara yer verilmiştir.

a. Uluslararası Tarifeli Sefer: Tarifesiz seferde olduğu gibi, ICAO doc 9587’de tarifeli seferin tanımı yer almaktadır. Buna göre bir seferin uluslararası anlamda tarifeli olabilmesi için aşağıdaki özellikleri haiz olması gerekmektedir:

- 1) Birden fazla ülke hava sahası üzerinden geçme,
- 2) Yolcu, posta veya kargoyu bir hava aracı ile ücret karşılığında taşıma,
- 3) Uçuşları kamu ile paylaşma,
- 4) İki veya daha fazla nokta arasında ya daha önceden yayımlanmış tarifelere göre veya düzenli seriler şeklinde operasyon gerçekleştirme.

Buna göre tarifeli ve tarifesiz sefer ayrımı aşağıdaki gibi yapılabilir:

Tablo 1.1: Tarifeli ve tarifesiz seferlerin genel özelliklerinin karşılaştırılması (Kolat, 2007).

Tarifeli Seferler	Tarifesiz Seferler
Gidiş-dönüş zamanı önceden belli olan programlı seferlerdir.	Belirli bir düzene bağlı kalmaksızın, tarifeli seferler dışında yapılan seferlerdir.
Tarifeli bir uçuş için en az 16 hafta o uçuşun aynı saatte gerçekleşmesi gerekir.	Tarifesiz sefer düzenli bile olsa birbirini takip eden 2 aylık süre içinde 4'ten fazla seferi içerir.
Uçaklar, havayolu şirketlerinin kendisi tarafından kullanılır.	Uçakları genellikle turizm şirketleri, tur operatörleri, seyahat acenteleri veya başka bir havayolu kiralar.
Maliyetler, bilet ücretleri, uçak amortisman payı yüksektir.	Maliyetler, bilet ücretleri, uçak amortisman payı düşüktür.
Uçak kullanım ve doluluk oranı daha düşüktür.	Uçak kullanım ve doluluk oranı yüksektir.
Pazar analizi yapılır.	Pazar analizi yapılmaz.
Yolcu sınıfı ayrımı vardır (first, business, economy class).	Yolcu sınıfı ayımı yoktur, tamamı tek bir sınıftan oluşmaktadır.
Havaalanı ayrımı yapılmaz.	Düşük maliyetli havaalanları tercih edilir.
Hizmet kalitesine önem verilir.	Hizmet kalitesinden ziyade düşük maliyet ön plandadır.

Her ne kadar Konvansiyonun 6. maddesinin başlığı sadece “tarifeli hava servisleri” olarak düzenlenmişse de, madde içerisinde düzenlenen husus uluslararası tarifeli hava servisleridir. Konvansiyonun 96. maddesinin a. bendinde “hava hizmetleri” b. bendinde ise “uluslararası hava hizmetleri” tanımlanmıştır. Her iki tanım da tarifeli seferlere ilişkin olup, birden fazla ülke hava sahasının kullanılması o sefere uluslararası olma özelliğini katmaktadır.

- b. Pazara Erişim: Yukarıda da belirtildiği üzere, Konvansiyonun 6. maddesi itibariyle devletlerarası ikili hava ulaştırmalarının yapılması gündeme gelmiş, bu anlaşmalar aracılığıyla ticari hakların dağılımının yapılmasına karar verilmiştir.

Pazara girişin²² önünü açan, havayolu taşımacılığında şehir-havaalanı çiftlerine erişimi sağlayan ve aynı zamanda ikili hava ulaştırmalarının özünü oluşturan pazara erişim, uçuş noktalarının yanı sıra bu noktalara yapılacak seferleri yani trafik haklarını da düzenlemektedir (Gerede, 2015:55). Trafik hakkının derecesi arttıkça, devletlerin birbirlerine bu hakları tanınması da gittikçe zorlaşmakta, özellikle aşağıda trafik hakları kısmında görüleceği üzere, ticari haklardan biri olan “5. trafik hakkı” iki ülkenin de rızasını gerektirdiğinden bu hakla ilgili birçok husus gündeme gelebilmektedir (Diederiks v.d., 2012:54).

- c. Hava Trafik Hakları: Pazara erişimi sağlayan bu haklar, kendiliğinden var olmayıp, devletler tarafından birbirlerine kademeli olarak verilmekte ve ikili/çoklu hava ulaştırma anlaşmalarının liberallik seviyesini belirlemektedir.

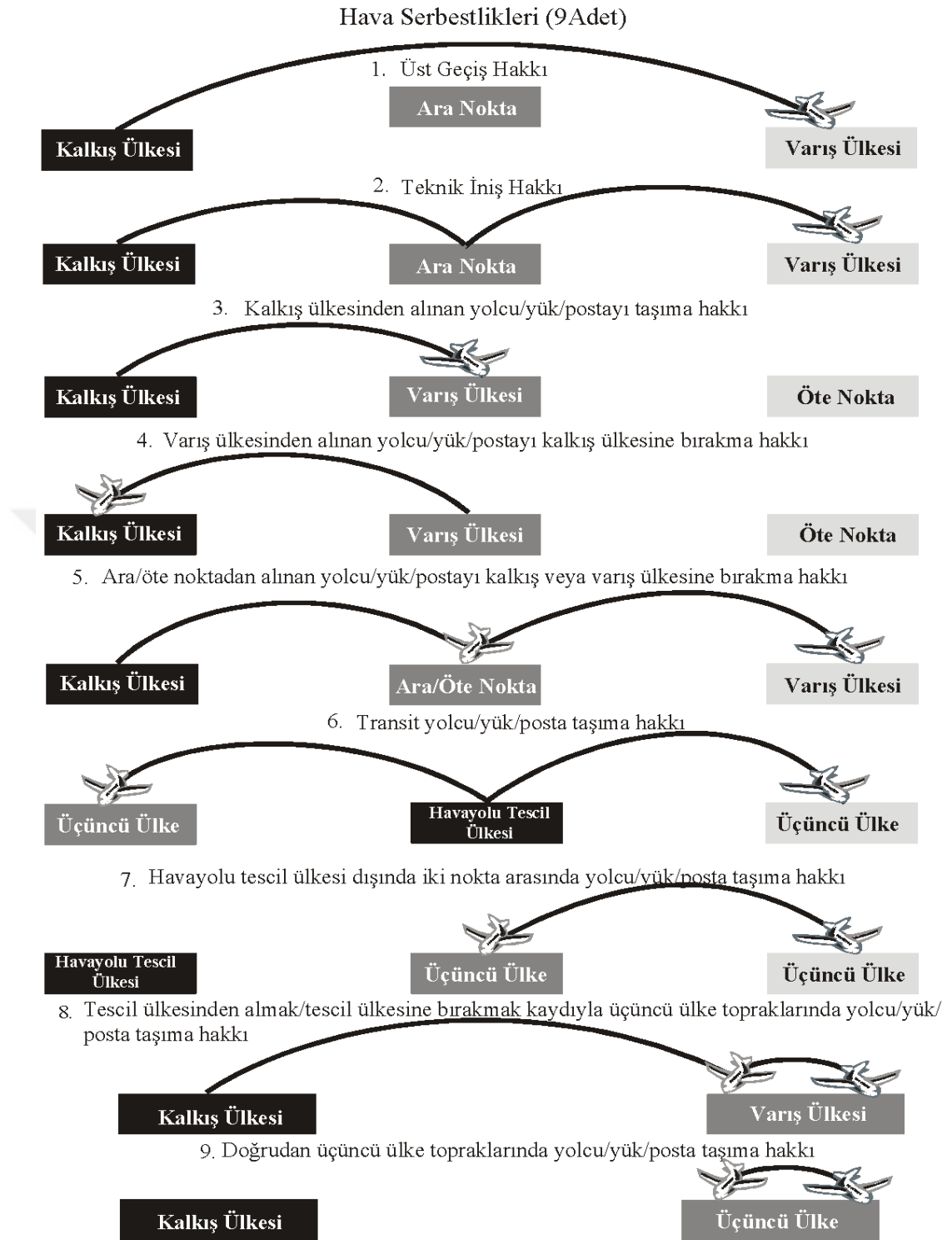
Daha önce de belirtildiği üzere, tarifeli seferlerde ilk iki trafik hakkı “IASTA” ile verilmiş, bu anlaşmaya 130 ülke²³ taraf²⁴ olmuştur. İlk beş trafik hakkının mübadelesini içeren “Transport Agreement” ise sadece 11 ülke tarafından kabul edilmiş olsa da, günümüzde bu durum pratikte bir önem arz etmemektedir. Zira anlaşmaya taraf devletler yine de kendi aralarında trafik haklarını düzenleyen ikili anlaşmaları imza altına almaktadır.

Tablo 2’de görüleceği üzere toplam 9 trafik hakkı mevcut olup, ICAO tarafından bu hakların ilk 5’ini doğrudan tanınmakta, geri kalanı “sözde” trafik hakları olarak değerlendirilmektedir.

²² Pazara Giriş ise, pazara erişim düzenlemeleri ile pazarın tüm havayolu işletmelerine açıldıktan sonra, bir veya daha fazla havayolu işletmesinin bu hakkı kullanarak pazara giriş yapabilmesidir. İleride ikili hava ulaştırma anlaşmaları kısmında görülecek olan “tayin” ve “hakiki mülkiyet & etkin kontrol” başlıkları, pazara girişin alt unsurlarıdır.

²³ Rusya, Kanada, Brezilya, Çin, Endonezya, Moğolistan gibi büyük coğrafyaya sahip devletler gerek ticari, gerek politik, gerekse askeri sebeplerle bu anlaşmaya taraf değildir.

²⁴ İkili hava ulaştırma anlaşmalarında, eğer devletler IASTA’ya taraf ise, bu durumu onayladıklarını, değilse bu ilk iki hakkı birbirlerine bahsettiklerini belirtirler (Haanappel, 1995:316).



Şekil 1.1: Hava trafik hakları (ICAO'dan uyarlanmıştır).

“Hava serbestlikleri” (freedoms of air) denilen bu hakların tanımı aşağıdaki gibi olup, genel olarak iki kategoriye ayrılabilir. Bunlardan birincisi “üst geçiş hakları” denilen ilk iki hak grubudur, ticari amaç içermezler. İkinci grup haklar ise ticari trafik haklarıdır (Dinwoodie, v.d. 2000: 51-60).

a. Üst Geçiş Hakları (Transit rights)

1. Trafik Hakkı (Transit geçiş): Bir hava aracının, yabancı ülke hava sahası üzerinden o ülke topraklarına inmeksizin uçarak geçme hakkıdır.

2. Trafik Hakkı (Teknik iniş):²⁵ Bir hava aracının ticari amaç gütmeksizin yakıt ikmali, bakım ve onarım gibi teknik sebeplerle başka bir ülke topraklarına inebilme hakkıdır.

Yukarıda sayılan ilk iki hak ticari sayılmadığından ve aksi halde Konferans sonucunda hiçbir uzlaşmaya varılamamış olunacağından, devletler geriye kalan hakları ikili müzakerelere bırakmış, tarifeli seferler açısından söz konusu bu iki hakkın “IASTA”da düzenlenmesi hususunda mutabık kalmışlardır.

b. Trafik Hakları/Ticari Haklar (Traffic/Commercial Rights)

3. Trafik Hakkı: Bir hava aracının tescil ülkesinden ticari amaçla başka bir devletin ülkesine yolcu, yük (kargo) ve posta taşıma hakkıdır.

4. Trafik Hakkı: Bir hava aracının başka bir devletin ülkesinden ticari amaçla kendi tescil ülkesine yolcu, yük (kargo) ve posta taşıma hakkıdır.

5. Trafik Hakkı: Bir hava aracının kendi tescil ülkesinde sefere başlaması veya seferi bitirmesi kaydıyla üçüncü bir devletin ülkesine/ülkesinden yolcu, yük (kargo) ve posta taşıma hakkıdır. Üçüncü devletin bu trafik hakkı açısından sarih/zımnî rızası gereklidir.

Ancak günümüzde devletler bahse konu hakkın uygulanabilmesini mutlaka karşılıklı ve sarih rızaya tabi kılmaktadır. Bu uygulama üç şekilde oluşabilir:

- a) Geri noktalardan akit devlete taşıma,
- b) Ara noktalardan akit devletlere taşıma,
- c) Akit devletlerden ileri noktalara taşıma.

Beşinci trafik hakkı, ikili hava ulaştırma anlaşmasına taraf devletler haricinde bir üçüncü ülke noktasını/noktalarını ve bu sebeple o ülkenin rızasını içerdiğinden, üçüncü ve dördüncü trafik hakkına kıyasla anlaşmayı daha liberal hale getirir, bu sebeple ülkelerin bu hakkı kabul etmesine nadiren rastlanabilmektedir (Gerede, 2015: 56). Zira ara/öte veya geri noktalardan taşınacak yolcu, üçünü ülkenin doğal

²⁵ Geçmişte, hava araçlarının kısa menzilli yapıda olmasından dolayı genellikle yakıt ikmali amacıyla çok sık kullanılan haklardan biri olmuştur.

kaynağı iken, bahse konu hak aracılığıyla bir başka ülke tarafından taşınması söz konusudur.

Beşinci trafik hakkının en temel özelliği, havayolu işletmesine, operasyonel olarak, birden fazla ülke yolcusunu tek bir seferde taşıyabilme imkânı sağlamasıdır. Bu durum, havayolu işletmesi açısından doluluk oranını artırmada önemli bir etkindir.

Ayrıca, bahse konu hak, ülkenin ekonomik anlamda gelişmişlik düzeyi, diğer hatlarla kolaylıkla bağlanabilirliği ve mevcut turist potansiyelinin yeterince ihtiyacı karşılıyor olması gibi hususlar ile doğrudan ilgili olup, söz konusu hususların o ülke açısından olumlu yönde seyretmesi halinde, ilgili devlet açısından beşinci trafik hakkı verme eğilimi azalmakta veya bu haktan imtina etme oranı artmaktadır.

Oysa ki, turizm geliri bekleyen devletlerin, turist akışının artması amacıyla kendi ülkelerindeki noktaların ara veya öte nokta olarak belirlenmesi hususunda yukarıdaki özellikleri haiz devletlere oranla daha istekli olduğu görülmektedir.

5. trafik hakkını nitelikli kılan diğer önemli husus ise; özellikle küresel havayolları²⁶ için bir nevi ağ oluşturucu olması, operasyonel anlamda taşıyıcıya adeta bir örümcek ağı kurar gibi hareket genişliği sağlaması ve daha hızlı bir şekilde kar getirebilme olanakları sunmasıdır.

Bu sebeple, özellikle coğrafi konumu sebebiyle doğal hub niteliğinde olan ülkelerin, geniş bir filoya sahip olan taşıyıcıları için 5. trafik hakkı “*sine qua non*” yani olmazsa olmaz koşul taşır. Zira 5. trafik hakkı olmaksızın, yani ara veya öte noktalarda yolcu/kargo/posta taşımacılığı yapılamadan icra etmek zorunda olunan her bir hat, söz konusu taşıyıcı için “kör nokta (blind sector)” olarak kabul edilmekte, bunun neticesinde ilgili sektörde taşıyıcı arz ettiği koltuklar için ekstra trafik taşımadığından gelir yaratamamaktadır.

Bahse konu “kör nokta” hattında, 5. trafik hakkı olmaksızın olarak icra edilen ara ve öte noktalar ile varış ülkesi arasındaki potansiyel trafik, söz konusu taşıyıcı tarafından icra edilen seferler ile taşınmamaktadır.

Örneğin, ABD’nin kalkış, Çin’in varış ülkesi olduğu bir güzergâhta, ABD menşeli American Airlines, ara nokta olarak belirlenmiş Türkiye’den herhangi bir trafik alamıyor, ancak sadece kendi ülkesinden aldığı trafiği bırakılabiliyor ise,

²⁶ Havayolu tasniflerinin detaylı açıklaması EK-A’da sunulmuştur.

burada 5. trafik hakkı tam anlamıyla uygulanamayacaktır. Bu nedenle, 5. trafik hakkı tanınmamış bir anlaşmada ara ve/veya öte nokta olarak kullanılmasına izin/icazet vermeyen bir ülke söz konusu olduğunda bu üçüncü ülke ile kendinden önceki ve sonraki noktalar arası “kör nokta” olarak adlandırılacaktır.

Bu taşımaya izin verilmemesinin en büyük sebebi, ilgili ülkenin taşıyıcılarının kendilerine ait olan trafiği yine kendilerinin taşıma isteğidir. Taşıyıcısı olmayan veyahut taşıyıcısı olup da ilgili hatta trafik taşıyabilme kapasitesi bulunmayan ülkeler, 5. trafik hakkı konusunda çok daha ılımlı tavır sergilemekte ve bu suretle kendi ülkelerine gerek yolcu gerekse kargo trafiğini çekmeyi arzu etmektedirler.

Kendi ağ yapılarını genişletmek isteyen taşıyıcıların, bir yanda bu hakkın kendilerine verilmesini talep ederken diğer yandan bu hakkın diğer küresel taşıyıcılarına verilmesini istememelerinin en büyük sebebi, verilen her bir hakkın kendilerine yeni rakip yaratması gerçeğidir. Bu sebeple, söz konusu “ağ taşıyıcısı” havayolu işletmeleri, kendileri için tehlike arz eden rakiplerini 5. trafik haklı hatlarda sektör dışına iterek, “kör nokta” hattı yaratma çabasında içerisine girmektedir.

6. Trafik Hakkı: Bir hava aracının tescile kayıtlı olduğu ülkede gümrüksüz transit geçiş yapmak kaydıyla başka bir ülkeden, diğer bir üçüncü ülkeye yolcu, yük (kargo) ve posta taşınması hakkıdır. Aslında söz konusu hak, ticari havayolu işletmesinin kendi ülkesinden başka iki ayrı ülke arasında üçüncü ve dördüncü trafik haklarını kullanılmasından oluşur.

Yani iki ayrı ülkeden elde edilen üçüncü ve dördüncü trafik hakkı kendi ülkesinde birleştirilir, köprü rolü oynayan havayolu işletmeleri aslında kendi ülkeleri ile hiçbir ilgisi olmayan talebi taşımaktadır (Gerede, 2015: 56).

Bu nedenle, havayolu işletmeleri için 3. ve 4. trafik hakları en temel taşımacılık yöntemi olmakla birlikte, özellikle geniş bir ağ yapısına ulaşıldıktan sonra coğrafi anlamda avantajlı olan ve ağ yapısı buna müsait olan taşıyıcılar için 6. trafik hakkı hayati önemi haizdir.

6. trafik hakkına sahip havayolu işletmesinin, sahip olduğu ağ yapısını ve ülkesinin coğrafi avantajını kullanması suretiyle, başka bir hatta var olan yolcu/kargo trafiği döngüsünü kendi üssüne çektiği görülmektedir.

6. trafik hakkı uluslararası taşımacılığın en önemli ve üzerinde düşünülmesi gereken trafik haklarından biridir. Zira her ne kadar bir hak olarak nitelendirilse de, pratikte bir ülkenin diğeri üzerinde kısıtlamaya gidemeyeceği bir husustur. Zira 6.

trafik hakkı denilen yöntem, doğrudan doğruya ilgili havayolu işletmesinin bir ülkede 3. trafik hakkını, diğerinde ise 4. trafik hakkını kullanmasıdır.

Genellikle hızlı büyüme gösteren ve iç hat taşımacılığı güçlü olan taşıyıcıların orta ve uzun vadede kullanmak isteyecekleri bir durum olmasından dolayı, uluslararası taşımacılığın en önemli ve üzerinde düşünülmesi gereken trafik haklarından biri olan bu hakkın kullanımı ile birlikte, havayolları sınırlarını aşarak, kendi hizmetlerini ağlarında bulunan tüm ülkelere sunabilmektedirler.

Ancak bu durumun aksinin geçerli olduğu durumlar da söz konusu olabilmektedir. Coğrafyaları sebebiyle iç hat taşımacılığı olmayan ve fakat aynı coğrafi konumun sağladığı avantaj sebebiyle dünyanın en büyük ağ taşıyıcılarından olan Birleşik Arap Emirlikleri menşeli Ethiad ve Emirates Havayolları, kendi ağlarında bulunan tüm trafiği 6. trafik hakkı vasıtası ile taşıyarak bu duruma farklı bir örnek teşkil etmektedir.

7. Trafik Hakkı: Bir hava aracının tescil ülkesinden başka iki ülke arasında yolcu, yük (kargo) ve posta taşınması hakkıdır. Bu durumda hava aracı seferi kendi ülkesinden başlatmak veya kendi ülkesinde bitirmek zorunda değildir.

8. Trafik Hakkı: Bir hava aracının tescil ülkesinde sefere başlamak veya seferi kendi ülkesinde bitirmek kaydıyla başka bir ülke içinde iki veya daha fazla farklı nokta arasında yolcu, yük (kargo) ve posta taşınması hakkıdır.²⁷ 8. trafik hakkını koteterminilizasyondan²⁸ ayıran unsur; kendi tescil ülkesinden yolcu/yük trafiği getiren hava aracının yabancı ülke içerisinde birden fazla noktada sefer yaparken, bu noktalar arasında yeni bir yolcu/yük almamasıdır, bu nedenle koteterminilizasyon kabotaj hakkına aykırılık teşkil etmez.

²⁷ “AB Tek Havacılık Pazarı” (Single EU Aviation Market) ile AB üye ülkeleri kendi içerisinde, “Uluslararası Hava Taşımacılığının Serbestleştirilmesine Yönelik Çok Taraflı Anlaşma” (Multilateral Agreement on the Liberalization of International Air Transport/ MALIAT) ile Bruney Sultanlığı, Şili, Yeni Zelanda, Singapur ve Amerika arasında yedinci ve sekizinci trafik hakları verilmiştir.

²⁸ Koteterminilizasyon ile bir hava aracına yabancı bir ülkede iki veya daha fazla nokta arasında aynı hava aracı ile sefer düzenleme izni verilir. Sadece kendi ülkesinden getirdiği yolcuyla bırakması söz konusu olduğundan kabotaj oluşmaz, hava yolu işletmecisine de birden fazla noktaya sefer düzenleme imkânı vererek ekonomik açıdan fayda sağlar.

9. Trafik hakkı: Bir hava aracının tescil ülkesinde sefere başlamaksızın veya bitirmeksizin yabancı bir devletin ülkesi içinde iki veya daha fazla nokta arasında yolcu, yük (kargo) ve posta taşınması hakkıdır.²⁹

Tekrar Konvansiyonun 6. maddesine dönülecek olursa, paragraf içerisinde yer alan “özel izin veya yetkilendirme” ifadelerinden, uluslararası tarifeli seferlerin -yani ticari hakların- izne tabi tutulduğu görülecektir.

Bunun yanı sıra, başta 1. madde (hükümlerlik hakkı) olmak üzere 6. madde (tarifeli seferler) ve 7. madde (kabotaj) ile devletlerin nevi şahsına münhasır kaynaklarını koruma hususunda aynı amacı güttüğü, bu noktada çeşitli yöntemlere ve anlaşmalara başvurmak durumunda kaldığı kabul edilir bir varsayım olacaktır.

1.3.5 Kabotaj / Madde 7

Kabotaj³⁰ terimi aslında deniz hukukundan gelmekte olup, hava, deniz ve kara hukuku gibi ulaştırmanın tüm branşlarında egemenlik ve devletlerin doğal menfaatleri ile doğrudan ilgili bir terimdir.

Havacılık dışında diğer uluslararası taşımacılık dallarında kabotajla ilgili düzenlemeler tek taraflı, ulusal veya bölgesel düzenlemelere tabi iken, havacılıkta kabotajla ilgili çok taraflı ve global düzenlemeler oluşturulmuştur. 1910 tarihli Paris Konvansiyonu ilk kez çok taraflı olarak yasal bir zeminde havacılıkla alakalı kabotajı içeren bir metin barındırmış, bu çok taraflı yaklaşım da kabotaj uygulamalarını deniz hukukundan ayırmıştır (Leon, 1992: 9).

Şikago Konvansiyonu ile düzenlenen kabotaj hakkı doğrultusunda ise, her bir devlet, kendi ülkesi içerisinde bir noktadan diğer bir noktaya, ücret karşılığında yolcu, yük ve posta taşıma hakkını, bir diğer taraf devlete vermeme hakkına sahiptir. Taraf devletlerden her biri böyle bir hakkı diğer bir devlete veya diğer bir devletin havayoluna özel bir ayrıcalıkla vermemeyi ve diğer bir devletten böyle bir ayrıcalık talep etmemeyi kabul eder.

²⁹ AB ülkeleri arasındaki Tek Havacılık pazarı 9. trafik hakkını kapsar.

³⁰ Orijinali “capotage” olan bu kelime, İspanyolca, görüş alanını kaybetmeden kıyı boyunca yapılan seyrüsefer anlamına gelir. Fransızlar tarafından kıyı seyrüseferi anlamında kullanılırken, İngilizler kıyı ticaretine yönelik olarak kullanmıştır (Leon, 1992:1).

1.4 İkili Hava Ulaştırma Anlaşmaları, Bermuda Tipi Anlaşmalar Dönemi ve Anlaşmaların Bazı Maddelerinin İncelenmesi

Devletler kendi aralarında yaptıkları ikili anlaşmalarla, Konvansiyonun kısıtlayıcı maddelerini aşmaya çalışmış, özellikle birbirleriyle son derece ilintili olan egemenlik (hükümlanlık), kabotaj ve sahiplik/vatandaşlık gibi doğrudan devletin bekasına yönelik kavramları muhafaza ederek, ticari kaygılarından hareketle oluşturdukları metinleri imza altına almışlardır.

Bahse konu ikili anlaşmaların standardize hale geldiği ilk anlaşma Bermuda I Anlaşması olmuş ve 1946 yılı itibariyle imzalanması ile birçok ikili hava ulaştırma anlaşmasına hem zemin hazırlanmış, hem de model oluşturulmuştur. 1976 yılına kadar yürürlükte kalan bu anlaşma, 1977 yılında yapılan değişikliklerin kabulüyle Bermuda II Anlaşması olarak literatüre girmiş, bu anlaşmanın devamında, havacılıkta ortaya çıkan konjonktürel akımların etkisi ve özellikle liberalizm akımı ile ABD-AB arasında imzalanan “Serbest Semalar Anlaşması” (Open Skies Agreement) meydana gelmiştir.

Serbest Semalar Anlaşması beraberinde, ikili anlaşma mantığından çoklu anlaşmaya geçme ve ticari haklarda serbestleşme mantığını getirmiş, ancak yine de bazı temel maddelerde değişikliğe gidilmesinde sessiz kalmıştır. Özellikle havayollarının menşei ve kabotaj meseleleri halen havacılığın uluslararası boyutunu ulusal boyuta indirgeyen maddeler olarak varlığını korumakta ve havacılık alanında en ileri seviyede rekabeti savunan ülkeler bile bu hususta geri adım atmamakta, hatta hiçbir şekilde bu hususta taviz vermemektedir.

Buna göre, günümüzde geleneksel ve korumacı anlaşma yapılarının ekseninde kaymaya sebep olan liberalizasyon ve öncesindeki anlaşma tipleri/dönemleri aşağıda ayrı ayrı incelenmiş olup, geleneksel yapıdan liberal yapıya geçiş analiz edilmeye çalışılmıştır.

1.4.1 İkili Hava Ulaştırma Anlaşmaları³¹

Havacılık endüstrisi uluslararası arenada sınır barındırmadığından, başından itibaren en çok düzenlemeye tabi olan, kısıtlanan, kontrol altına alınan ve düzenli takibi yapılan sektörlerden biri olmuştur.

Devletlerin veya havayollarının kendi arasında imzaladıkları/imza altına almadıkları anlaşmalarla, havayolu şirketleri, gerek de jure gerek de facto kısıtlamalara tabi kılınmıştır. İmza altına alınan bu anlaşmaların içerdiği ticari hususların kapsamına göre, devletlerin havacılık sektöründe takındıkları tutum ve piyasanın rekabete açık olup olmadığı bir nebze anlaşılabilir iken, uluslararası hukukun parçası olan bu metinlerin dışında, havayollarının kendi aralarında fiili pazar paylaşımları ve bu amaçla yapılan anlaşmalar aracılığıyla ancak asıl tablo ortaya çıkabilmiştir.

En başında geleneksel bir yapı ortaya koyan ve tamamen korumacı politika izleyen ikili hava taşıtırma anlaşmaları zaman içerisinde, teknolojik, ekonomik ve küresel gelişmelere cevaben format değiştirmiş, ancak değişmeyen tek şey devletlerin bir şekilde –her ne kadar liberal bir yapıda da olsa- bahse konu anlaşmalara müdahalesi olmuştur.

Bu müdahil olma gayesi ise, devletlere ilk defa 1919 tarihli Paris Konvansiyonu ile resmi olarak tanınan ve 1945 tarihli Şikago Konvansiyonu ile tekrar hüküm altına alınan “hükümlanlık hakkı”ndan ve buna bağlı hava sahasının doğal kaynak olduğu düşüncesinden ileri gelmiştir.

Buna göre, üç çeşit ticari husus bir anlaşmanın rekabetçi olup olmadığını belirlemektedir, bunlar:

1. Trafik haklarının mübadelesi,
2. Tarife ve ücretlerin kontrolü,
3. Uçuş sıklığı (frekans) ve kapasitenin kontrolüdür.

Şikago Konvansiyonun yaratmış olduğu yeni düzende, bu hususlarla ilgili

³¹ Anlaşma terimi Türkiye’nin taraf olmadığı Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesinde şu şekilde yer almaktadır: “Antlaşma, ister tek bir belgede, isterse iki veya daha fazla ilgili belgede yer alsın ve kendine mahsus ismi ne olursa olsun, devletler arasında yazılı şekilde akdedilmiş ve milletlerarası hukuka tabi olan milletlerarası anlaşmadır” (Günel, 2010:137). Bu tanımdan hareketle, milletlerarası andlaşmaların, anlaşma, sözleşme, protokol, şart, son senet gibi birçok terimi kapsadığı söylenilebilir (Bozkurt, v.d., 2012:64).

olarak da üç durum ortaya çıkmıştır:

- a. Trafik haklarının mübadelesi için devletlerarasında yapılan ikili havacılık anlaşmaları:

Bu anlaşmaların öncelikli amaçları pazara erişimi (sefer düzenlenecek noktaların belirlenmesi ve trafik hakları) ve pazara girişi (tayin edilecek havayolu sayısı) belirlemektir.

Anlaşmalar genel olarak 3 kısımdan oluşur; ilki anlaşmanın kendisidir, ilerideki bölümlerde daha detaylı görüleceği üzere hava hizmetlerinin uygulanmasına yönelik düzenleyici maddelerden oluşur. Anlaşma ve ekleri devletlerin anlaşmayı imzalamaya yetkili kişilerince imzalanır ve her ülkenin kendi ulusal mevzuatına uygun bir şekilde onaylanır.³²

İkincisi, havayollarının sefer gerçekleştireceği güzergâhların ve varsa 5. trafik hakkının ara ve öte noktalarının belirlendiği Hat Çizelgesidir. Devletlerin birbirine verdiği trafik hakları açıkça bellidir. Burada havayollarının adları zikredilmez, bu husus anlaşmanın eki olan Mutabakat Zaptı ile veya daha sonra sivil havacılık otoritelerinin birbirlerine doğrudan veya diplomatik kanaldan gönderecekleri resmi yazışma yolu ile belirlenir.

Eğer bir devletin havayolunun sefer yapacağı tarifeli sefer noktaları belirlenmiş, ancak diğer devlet için böyle bir durum metin içinde yer almamışsa, tam tersi durumun bu devlet için de geçerli olduğu anlamı çıkarılmaz, bu durumda hat çizelgesinde değişikliğe gidilmediği takdirde havayolu tarafından sefer gerçekleştirilemez. Ayrıca 5. trafik hakkının akit taraflarca belirlenmesi hususu tek başına yeterli olmaz, ara ve öte nokta ülkelerinin de yazışma/müzakere yolu ile veya zımnen rızası ile belirlenmesi zaruridir.

³² 1982 Anayasasının 90. maddesi Milletlerarası Andlaşmaları düzenler ve 90/1'e göre; "Türkiye Cumhuriyeti adına Yabancı Devletlerle ve Milletlerarası Kuruluşlarla yapılacak andlaşmaların onaylanması, Türkiye Büyük Millet Meclisinin onaylamayı bir kanunla uygun bulmasına bağlıdır." Söz konusu ikili hava ulaştırma anlaşmaları Anayasa'da belirtilen milletlerarası andlaşma özelliğini haiz olduğundan, bahse konu anlaşmaların salt imzalanması ile süreç sona ermez, anlaşmanın TBMM'de uygun bulma kanunu ile onaylanması ve Cumhurbaşkanı tarafından yayımlanması ile ikili hava ulaştırma anlaşması kanun-anlaşma niteliğini kazanır. Ancak, ticari hayatın gerektirdiği sürat ve uygun bulma aşamasının uzun sürmesi nedeniyle, devletler bahse konu anlaşmanın "idari düzeyde" uygulanabileceği yönünde şerh düşerek anlaşmayı yürürlüğe koyabilirler. Esas ticari hususların belirlendiği Mutabakat Zaptı ise aksi belirtilmediği sürece imzalandığı tarihte yürürlüğe girer.

Üçüncü kısım ise, anlaşmanın eklerinden biri olan “Mutabakat Zaptı” (Memorandum of Understanding) veya “Nota Teatısı”dır (Exchange of Notes). Söz konusu belgelerin, anlaşmalar gibi şeffaf olması beklenemez zira anlaşmanın belirli bölümlerini daha ayrıntılı düzenleyen gizli kısımlardır. Özellikle tayin edilen havayollarının, haftalık frekans kısıtlarının ve varsa diğer ticari hususlarının bu kısımda düzenlenmesi söz konusudur.

Yukarıda bahsedilen ikili hava ulaştırma anlaşmalarının ve ekinde yer alan mutabakat zabıtlarının imzalanması, genellikle sivil havacılık otoriteleri arasında imza yetkisini haiz yetkililerce, karşılıklı müzakereler sonucunda gerçekleşir.

Her devletin sahip olduğu havacılık politikasına göre farklı şekillerde tezahür eden sivil havacılık müzakereleri, devletlerin sadece havacılık temelli değil aynı zamanda siyasi ve ekonomik zeminde birbirlerine haklar bahşetmesi sonucunu doğurur.

Uygulamada, eğer ilk defa ikili bir anlaşma söz konusu olacak ise, devletler genellikle bu anlaşmayı ilk etapta parafe etmeyi³³, anlaşma eki olan Mutabakat Zaptını ise hemen imzalamayı tercih etmektedir. Daha sonra akit taraf devletler, belirledikleri sürede, gerek yeniden bir araya gelip müzakere ederek ve varsa değişiklik yaparak, gerekse doğrudan veya diplomatik kanallı resmi yazışma yolu ile imzası eksik kalan nüshalarını imzalayıp, birbirlerine göndererek de süreci tamamlayabilirler.

Bunun yanı sıra, ikili hava ulaştırma anlaşmaları akit taraflarca sona erdirilmediği sürece, belirsiz süreli olarak yürürlükte kalmaya devam ederler. Gerekli değişiklikler Mutabakat Zabıtları veya resmi yazışmalar yöntemi ile yapıldığından (örneğin Hat Çizelgesi’ne yeni bir nokta eklenmesi) anlaşmaların ömrü uzar. Ancak yine de, her bir anlaşma “sona erme” başlığı altında sona erdirme biçimi ayrıntılı bir şekilde belirtir. Bu noktada karşımıza şu şekliyle bir anlaşma maddesi çıkabilir:

“Taraflardan her biri, diğer tarafa yazılı bildirimde bulunmak suretiyle anlaşmayı sona erdirme kararını iletebilir. Böyle bir bildirim, aynı zamanda ICAO’ya da iletilmelidir. Bu Anlaşma, iki taraf önceden bildirimde bulunmayacaklarına dair mutabık kalmadıkça, bir tarafın diğer tarafa bildirimini ile birinci yılın sonunda

³³ “Uygulamada bazen, imzadan önce de bir safha ve işlem görülmektedir. Bu da “paraf”dır. Paraf imza sayılmaz, bağlayıcılığı yoktur. Bir kişiyi veya tüzel kişiyi bağlayan imza ortada yoktur.” (Servet, 1982:343).

bildirimi alan tarafın yerel saati ile gece 00.00’da sona erer. Diğer tarafın böyle bir bildirimin bilgisinden yokluğu durumunda (tebligatın ulaşmadığı varsayımında) bildirim, ICAO’ya yapılan bildirimi takiben 14 gün sonra yapılmış sayılır.”

Yukarıda da görüleceği üzere, havacılık anlaşmalarının bu kadar ayrıntılı düzenlenmesinin sebebi, anlaşmanın doğası gereği diğer anlaşmalardan farklı olarak etkisini anında gösterebilmesi ve havacılık sektörünün dinamik yapısıdır. Aksi halde, ilgili anlaşmanın sona erme saati ile taraflardan birinin hava aracı, diğerinin hava sahasına ancak izinle girmek durumunda kalabilecektir (Günel, 2010: 139).

Ayrıca kimi zaman devletler salt ekonomik sebeplerle değil, tamamen siyasi kararları doğrultusunda da anlaşmayı sona erdirebilmektedir. ABD tarafından alınan tek taraflı karar ile Güney Afrika Cumhuriyeti ile imzalamış olduğu 1946 tarihli anlaşmayı tamamen siyasi bir sebeple³⁴ tek taraflı sona erdirmesi ve South African Airways şirketinin ABD’ye uçuşlarının kesilmesi bu durumun bilindik bir örneğidir. “Böylece sivil hava taşımacılığı alanında geçerliliği olan bir anlaşma, hava taşımacılığının sadece ekonomik değil, aynı zamanda siyasi bir tercih ve onaylama olduğu gerçeği vurgulanırcasına sona erdirilmiştir.” (Ünal, 2009: 50).

Sonuç olarak, günümüzde çok sayıda ikili hava ulaştırma anlaşması³⁵ imzalanmakta olup, ticari hakların temeli ilk başta bu anlaşmalar ve ekleri ile belirlenmektedir. Sonrasında ise havayolları kendi aralarında süreci değiştirebilen aktörler olarak devreye girmektedir. Ancak yine de, hiçbir devletin müdahil olmadığı bir piyasa sistemi henüz gerçekleşmediğinden, hem ülke politikaları hem de havayollarının ticari amaçlarının, bu anlaşmalar yolu ile dengelenmesi amaçlanmaktadır.

b. Kapasitenin belirlenmesi ve havayollarının kendi arasında yaptığı anlaşmalar:

Kapasite, giriş yapılacak pazara arz edilecek ürünün miktarıdır, iki belirleyicisi vardır, bunlardan ilki koltuk sayısı (uçak tipi ile yakından ilgili) diğeri ise frekanstır (haftalık sefer sayısı/sıklık). Frekans ve uçak tipi bilgilerini içeren uçuş tarifesi

³⁴ ABD Kongresi, Güney Afrika devletinin “ayrımcılık” (apartheid) politikasına muhalif amaçla oluşturduğu “ayrımcılık karşıtı” (anti-apartheid) politikası karşısında, iki devlet arasındaki ilişkileri sona erdirmeye kararı almıştır (Ünal, 2009: 50).

³⁵ “Hava Ulaştırma Anlaşması” (Air Transport Agreement) veya “Hava Hizmetleri Anlaşması” (Air Services Agreement) aynı anlama gelmekte olup, günümüz anlaşmalarında baskın olarak “hava hizmetleri anlaşması” terimi kullanılmaktadır.

havayolu işletmesinin pazara sunacağı kapasiteyi verir (Gerede, 2015: 61).

Devletlerin kendi ülkelerinden başlayan seferlerdeki trafiği kendi ulusal doğal kaynağı olarak görmeleri, kapasitenin ikili havacılık anlaşmalarında “eşit ve adilane paylaşım ilkesi”ni ortaya çıkarmıştır (ICAO, 2004: 4.2-1). ICAO’ya göre kapasitenin belirlenmesinde üç seçenek vardır, bunlar aşağıdaki tabloda yer almakta olup, bu bileşenler kapasite düzenlemelerinin sıkı veya liberal olup olmadığını belirler:

Tablo 1.2: Hava trafik hakları (ICAO’dan uyarlanmıştır).

Kapasite Belirleme Yöntemleri	
Ön Belirleme	En sıkı belirleme yöntemidir. Seferler başlamadan önce frekans ve koltuk sayısı (uçak tipi) belirlenir, bunu belirleyenler sivil havacılık otoriteleridir, bazı durumlarda havayolu işletmeleri de sürece dâhil olur ve yine havayolu işletmesinin kapasite artırımı talebi ile kapasitede artış sağlanabilir, zaman içinde kendiliğinden değişiklik göstermez, ayrıca havayolu işletmesi kapasite artış sebebini gerekçesiyle belirtmelidir, kapasite artışı daha çok frekans artışı ile ilgilidir, "Mutabık kalınan hizmetlerin işletilmesinde her bir Akit Tarafın tayin edilen havayolları tarafından sağlanacak toplam kapasite ve hizmet frekansları, seferler başlamadan önce Akit Tarafların havacılık otoriteleri tarafından karşılıklı olarak belirlenecektir. " ifadesi ile ön belirleme yöntemi kullanıldığı anlaşılabılır. Eşit ve adilane paylaşım ilkesi ön plandadır.
Bermuda I	Ön belirlemeden farklı olarak kapasite otoritelerce önceden belirlenmez, talebe ve pazar şartlarına göre havayollarının kendi arasında belirlenir, ancak otoriteler uçuşlar başladıktan sonra ortaya çıkan olumsuzluklarda müdahalede bulunur. En önemlisi, kapasitenin zaman içinde talebe bağlı olarak değiştirilmesi hususunda havayoluna esneklik tanınır ve değişiklik amacıyla başvuruda bulunulması halinde havayolu frekans ve uçak tipi kısıtını kolayca değiştirebilir.
Serbest Belirleme	Kapasitenin belirlenmesi tamamen serbesttir, havayolu işletmeleri diğer havayolları ile görüşmeksizin kendilerince Pazar şartlarına göre belirlenir ve ayrıca tarifeler kolayca değiştirilebilir. Sivil havacılık otoriteleri sadece rekabetin etkinliğini sağlamakla görevlidir, bu nedenle gerekli önlemleri alır, her türlü ayrımcılık ve adil olmayan rekabet uygulamaları yasaklanır, otoritelerin tek taraflı kapasiteyi kontrol etme uygulamalarının önüne geçilir.

Kapasitenin bu yöntemlerden biri ile belirlenmesinden sonra, havayolu şirketlerinin kapasiteyi kendi aralarında paylaşımına gitmesiyle ticari havuz

anlaşması³⁶ ortaya çıkmıştır. Özellikle düopol³⁷ piyasa yapısının geçerli olduğu dönemlerde ortaya çıkan ve gelir/maliyet paylaşımı maksatlı yapılan bu anlaşmalar ile iki taşıyıcıdan birinin daha güçlü veya zayıf olması halinde, havayolu işletmeleri kendilerini daha güçlü bir rakip olasılığına karşı bir nevi garanti altına almıştır (Doganis, 2005: 36).

Anlaşmanın mantığında en az iki veya daha fazla taşıyıcının aynı hatta gerçekleştirdikleri seferler sonucu gelirlerin paylaşımı yatmaktadır. Aslında, her havuz sözleşmesinin merkezinde bir kapasite anlaşması/paylaşımı söz konusu olsa da, kapasitenin önceden belirlenme yöntemi ve/veya havuz anlaşmalarıyla kontrolü havayolu işletmecileri arasındaki rekabeti ciddi anlamda kısıtlamıştır. Hatta tarife düzenlemeleriyle çifte kısıtlanan bir havayolu işletmecisine neredeyse hiçbir şekilde rekabet etme şansı bırakmamıştır. Bu nedenle birçok ülkede yaygın olmasına karşın (özellikle 1990'ların başına kadar AB'de ve halen Güney Asya'da) ABD'de kamu menfaatine aykırı kabul edildiğinden havuz anlaşmalarının günümüzde uygulanması yasaktır (Hannappel, 1980: 254).

Gerede ise özünde birer ekonomik düzenleme olmayan ancak ekonomik düzenlemelerden kaynaklı kendi menfaatlerini korumak amacıyla havayolu işletmelerinin oluşturdukları bu uygulamaların, güdülen ticari amaçlar göz önüne alındığında makul karşılanması gerektiğini belirtmektedir (Gerede, 2015: 72).

c. Fiyat Tarifelerinin Belirlenmesi ve “Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği” (International Air Transport Association/IATA)³⁸’nın Bu Konudaki Rolü:

Fiyat tarifesi ile havayolu işletmecisinin yolcu, bagaj ve kargo taşıma işleminden ötürü talep edeceği bedel belirlenir.

³⁶ Bir diğer havuz anlaşması çeşidi ise, hava araçlarının, motorlarının ve yedek parçalarının bakımı ya da satın alınması amacıyla kaynakların bir arada toplandığı “teknik havuz anlaşması”dır.

³⁷ 3. Bölümde incelenecek piyasa çeşitlerinden biri olan düopol piyasada özetle sadece iki şirketin hâkimiyeti söz konusudur. (Bu piyasa türünün havacılık sektöründe bilinen en belirgin örneği; hava aracı üreticisi olan ABD menşeli Boeing ve Avrupa menşeli Airbus şirketleridir.)

³⁸ IATA, ICAO’nun kuruluş aşamasındaki gelişmelere paralel olarak, uluslararası havayolu şirketlerinin kendi aralarında düzenledikleri uluslararası hava ulaştırma konferansı ile 1945’te kurulmuştur. En önemli görevi yolcu ve kargo fiyat tarifelerini belirlemek olup bunun dışında diğer temel görevleri havayolu sektörüne hizmet, önderlik ve temsilcilik yaparak, şirketlere açıkça belirtilmiş ve anlaşılır kurallar altında güvenli, emniyetli ve ekonomik uçuş imkânı sağlamaktır. Tüketiciler için taşıma veya seyahat sürecini kolaylaştırır, havayolu maliyetlerinin kontrolüne yardım ederek ucuz bilet ve düşük taşıma maliyetlerine katkıda bulunur (Özbek, 2011:68).

Liberal anlaşmalarda tarifeler tamamen pazar şartlarına göre serbestçe belirlenirken, bunun dışındaki anlaşmalarda fiyatın belirlenmesi açısından gerekli faktörler³⁹ açıkça yer alabilmektedir.

Ayrıca bir anlaşmanın tarifesinin belirlenmesinde IATA'nın sürece dâhil edilmek istemesi o anlaşmayı sıkı kurallara tabi kılar iken, liberal anlaşma çeşitlerinde bu duruma izin verilmemektedir (Gerede, 2015: 67).

Fiyat tarifelerinde en önemli unsurlardan biri de taraflar arasındaki onay prosedürüdür, buna göre beş çeşit onaylama sistemi vardır (Gerede, 2015: 67-68; ICAO, 2004: 4.3-6):

1. Çift Taraflı Onaylama,
2. Başlangıç Ülkesi,
3. Çift Taraflı İtiraz,
4. Tayin Eden Ülke İtirazı,
5. Serbest Fiyatlama Yöntemi.

Tablo 1.3: Tarife belirleme yöntemleri (ICAO (2004:4.3-6) ve Gerede (2015, 67-68)'ten uyarlanmıştır).

Tarife Belirleme Yöntemleri	
Çift Taraflı Onaylama	Tarifenin yürürlüğe girmesi her iki tarafın da karşılıklı onayını gerektirir, en sıkı düzenleme şeklidir, ancak devletler onay vermemekten imtina etmek suretiyle bir nebze daha liberal hale getirebilmektedir, IATA'nın devreye girmesi bu anlaşma tipinde mümkün olabilmektedir.
Başlangıç Ülkesi	Seferin başladığı ülkenin tarifeyi onaylama veya kabul etmeme yetkisi vardır, tarifeyle ilişkin başvuru veya bilgilendirme bu ülkeye yapılır.
Çift Taraflı İtiraz	Her iki devletin de aynı tarifeyle itiraz etmemesi durumunda yürürlüğe girer, sadece bir tarafın itirazı engel teşkil etmez, havayolları tarifeleri Pazar koşullarına göre kendileri belirler, devlet sadece rekabet dışı durumlara müdahale eder.
Tayin Eden Ülke İtirazı	Sadece kendisi tarafından tayin edilen havayolu işletmelerinin fiyat tarifelerine itiraz söz konusudur.
Serbest Fiyatlama Yöntemi	Fiyat tarifeleri bütünüyle havayolu işletmeleri tarafından belirlenmekte, devletlere sadece bilgilendirme yapılmaktadır, devletler sadece rekabete aykırı durumlarda itiraz edebilir.

³⁹ Örneğin; kullanıcıların yararı, işletim maliyetleri, makul kar payı, diğer havayolu işletmelerinin tarifeleri ve pazarda mevcut diğer ticari hususlar (ICAO Taslak Hava Hizmetleri Anlaşması madde 17.1).

Buna göre sivil havacılık otoritelerinin tarifelerin belirlenmesine yönelik etkisi arttıkça fiyat tarifesini de sıkılaştırmakta, bu yetki her iki ülke otoritesine de verildiğinde daha da sıkı bir hale gelmektedir ki en sıkı tarife belirleme yöntemi bu nedenle “Çift Taraflı Onaylama Yöntemi”dir. En liberal yöntem ise haliyle havayollarının kendi belirledikleri tarifelerin devletlerin onayına sormadan yürürlüğe sokabilmesidir, bu kapsamda en az bu kadar liberal olan diğer tarife belirleme yöntemi ise “Çift Taraflı İtiraz Yöntemi”dir (Gerede, 2015: 69).

İkili anlaşmaları sıkı hale getiren bir diğer unsur ise, “işletim maliyetleri ve makul kar payı” yönteminin kullanılması ve bunun yanı sıra tarifenin yürürlüğe girmesi planlanan tarihten en geç ne kadar zaman öncesinde onaya sunulması gerektiğidir. Ayrıca bazı anlaşmalarda tarifenin yürürlüğe girmesi için onay verilmesi ve bildirilmesi gerekir iken, bazılarında bu süre bildirilmediği takdirde tarife kendiliğinden yürürlüğe girmekte olup, bu durum havayolu işletmelerinin esnekliğini etkilemektedir.

IATA’nın tarifelerin belirlenmesi noktasındaki rolü, 1978 yılına kadar yeterince önemli iken, ABD’de gerçekleştirilen deregülasyon (serbestleşme) sonrası bu önem bir hayli azalmıştır. IATA’nın tarife belirlemedeki rolünün giderek zayıflamasında aşağıdaki etkenler söz konusu olmuştur:

- a. Fiyat belirlemenin rekabete aykırı bir tablo oluşturması ve IATA’nın pazarı kartelleştirdiği fikri,
- b. Güney Asya havayollarından Singapur ve Thai Havayollarının, IATA üyesi olmadan da hem daha iyi hizmet sunması hem de daha esnek fiyat tarifesini uygulayabilmiş olması,
- c. Charter seferlerde büyüme sonucu, IATA üyesi tarifeli sefer yapan havayolları üzerinde baskı oluşmasıdır.

Bu sebeplerle, özellikle ABD’de iç hatların serbestleşmesi ile IATA tarifelerinin rekabete aykırı bulunup, bu tarifelerin tanınmayacağı deklare edildikten sonra, 1979 yılında IATA’da yeniden yapılanmaya gidilmiş ve fiyat belirlemedeki rolü oldukça zayıflatılmıştır (Doganis, 2002: 43; Gerede, 2015: 74).

1.4.2 Bermuda Tipi Anlaşmalar Dönemi

Bahse konu anlaşma modelleri hava ulaştırma anlaşmalarının genel itibariyle Bermuda I ve Bermuda II tipi şeklinde anılmasına yardımcı olmuştur. Her iki anlaşma modelinin içeriği birbirinden farklıdır.

1.4.2.1 Bermuda I tipi anlaşma dönemi (1946-1977)

1946 yılında Birleşik Krallık ile Amerika arasında imzalanan ve yerini 1977 tarihli Bermuda II anlaşması alana kadar yaklaşık 30 yıllık bir süreçte tüm dünyada ikili hava ulaştırma anlaşmaları için bir model haline gelen “Bermuda Anlaşması” iki taraflı bir hava ulaştırma anlaşmasıdır. İki ülkeyi Bermuda’da müzakere masasına getiren son gelişme ise Amerikan taşıyıcıların Londra’ya frekans artış talebidir.

19 Eylül 1946 tarihinde imzalanan Bermuda Anlaşması, bundan sonra sonuçlandırılacak tüm hava ulaştırma anlaşmaları açısından adeta ortak bildiri olarak yayınlamış ve fiiliyatta Amerika bahse konu anlaşma maddelerine İngilizlerden daha sadık kalmıştır. Böylelikle Bermuda I, 2. Dünya Savaşından sonraki süreçte standart olarak kabul edilen ikili hava ulaştırma anlaşması haline gelmiş ve çok sayıda ülke 1946’dan sonra bu anlaşma tipini izlemiş, ancak özellikle kapasite ve frekans hususlarında pek çok sapma meydana gelmiştir (Haannappel, 1980: 252).

Bermuda Anlaşmasının orijinali, “Şikago Standardı Tipi” (the Chicago Standard Form) benzer şekilde “çoklu tayin”⁴⁰ sistemini desteklemiş, genellikle Amerika da dâhil olmak üzere, birden fazla uluslararası taşıyıcıya sahip olan devletler çoklu tayin ilkesinde ısrarcı olmuştur. Ancak Bermuda sonrası yapılan birçok anlaşma tekli tayin⁴¹ ilkesini içermiştir (Haannappel, 1980: 252).

Bunun yanı sıra, Bermuda I tipi Anlaşma’nın, ilk imzalandığı esnada ekinde yer alan hat çizelgesinin çok sayıda tarifeli sefer noktası içermesi o dönem itibariyle birçok koloni ülkesi bulunan Birleşik Krallık açısından çok şaşırtıcı bir durum değildir. Yine bu dönemde, çok sayıda beşinci trafik hakkı içeren ara noktanın olması, sadece kısa menzilli hava araçlarının bulunması ile açıklanabilmektedir.

⁴⁰ Çoklu tayin ilkesi gereğince, akit devletler birden fazla taşıyıcısını karşı ülkeye sefer düzenlemesi amacıyla tayin edebilir.

⁴¹ Tekli tayin ilkesi gereğince, akit devletler tarafından sadece bir taşıyıcı tayin edilebilmekte, bu da ikili hava ulaştırma anlaşmalarını liberal olmaktan uzaklaştırmaktadır.

Ancak, Bermuda sonrası yapılan anlaşmalarda, uzun menzilli hava araçlarının gelişmesi ile ara noktaların sayısında azalma söz konusu olmuştur (Haannappel, 1980: 252).

1.4.2.2 Bermuda II tipi anlaşma ve sonrası dönem

Birleşik Krallık'ın 1946 tarihi Bermuda Anlaşmasını sona erdirdiğini 22 Ocak 1976'da ilan etmesiyle, 22 Haziran 1977'de söz konusu anlaşma geçersiz olmuş ve 23 Temmuz 1977 tarihi itibarıyla her iki ülke Bermuda II Tipi Anlaşmayı imzalayarak aynı tarihte yürürlüğe sokmuştur.

Birleşik Krallık'a göre Bermuda 1 Anlaşması Amerikan taşıyıcılarına Kuzey Atlantik'te baskın pozisyon imkanı sağladığından, Bermuda 2 Anlaşması ile beşinci trafik hakkının kısıtlanması, kapasitenin dengelenmesi, charter seferlerin iki taraflı kontrol altına alınması, uluslararası hava hizmetlerinde üçüncü ve dördüncü trafik hakkına öncelik verilmesi ve tarifelendirme hususunda hükümetlerin rolünün teşvik edilmesi amaçlanmıştır (Leon, 2002: 281).

1.5 İkili Hava Ulaştırma Anlaşmalarının Bazı Maddelerinin İncelenmesi

En başından beri yapılagelen ikili/çoklu veya bölgesel anlaşmaların maddelerinin bir araya getirilmesiyle ICAO tarafından "Taslak Hava Hizmetleri Anlaşması" (Template Air Services Agreement) oluşturulmuş ve toplam 39 madde ve 5 Ek'ten oluşan bu taslakta, devletler ilgili madde ve eklerini –sadece ikili anlaşmalar için değil aynı zamanda çoklu ve çok taraflı anlaşmalar için de- kendi ihtiyaçları doğrultusunda kullanmıştır. Buna göre bir anlaşmanın içerdiği tüm maddeler ve ekleri ekseriyetle şu şekilde düzenlenebilmektedir:

Önsöz

Madde 1 Tanımlar

Madde 2 Hakların tanınması

Madde 3 Tayin ve yetkilendirme

Madde 4 Yetkilendirmenin askıya alınması, kaldırılması ve kısıtlanması

Madde 5 Yasaların uygulanması

Madde 6 Doğrudan geçiş

Madde 7 Sertifikaların tanınması

- Madde 8 Havacılık emniyeti
- Madde 9 Havacılık güvenliği
- Madde 10 Seyahat dokümanlarının güvenliği
- Madde 11 Kaçak ve uçağa kabul edilemez yolcular
- Madde 12 Kullanıcı ücretleri
- Madde 13 Gümrük vergileri
- Madde 14 Vergilendirme
- Madde 15 Adil rekabet
- Madde 16 Kapasite
- Madde 17 Ücret tarifeleri
- Madde 18 Çekinceler
- Madde 19 Rekabet yasaları
- Madde 20 Döviz dönüşümü ve kazançların transferi
- Madde 21 Hava hizmetlerinin satışı ve pazarlanması
- Madde 22 Yabancı personel çalıştırılması ve yerel hizmetlere erişim
- Madde 23 Hava aracının değışikliği
- Madde 24 Yer hizmetleri
- Madde 25 Kod paylaşımı/Ticari düzenlemeler
- Madde 26 Kiralama
- Madde 27 Intermodal taşımacılık
- Madde 28 Bilgisayar rezervasyon sistemleri
- Madde 29 Uçakta sigara içme yasağı
- Madde 30 Çevresel koruma
- Madde 31 İstatistikler
- Madde 32 Tarifelerin onaylanması
- Madde 33 İstişareler
- Madde 34 İhtilafların çözümü
- Madde 35 Değışiklikler
- Madde 36 Çok taraflı anlaşmalar
- Madde 37 Sona erme
- Madde 38 ICAO'ya tescil
- Madde 39 Yürürlüğe giriş

EK I Hat Çizelgesi

EK II Tarifersiz/Charter seferler

EK III Hava kargo hizmetleri

EK IV Geçiş hükümleri

EK V Hizmet ve Turizmin Gelişmesine Yönelik Önemli Hatlar

Anlaşma yapılan devletlerin hassasiyetlerine göre kimi maddeler korunurken kimi maddelerde hem nitelik hem de nicelik itibariyle değişikliğe gidilebilmektedir.

Ancak genel itibariyle anlaşma maddeleri yukarıda sayılan maddelerden sayıca daha az olup, anlaşmanın eki Hat Çizelgesinden oluşmaktadır. Daha önce de belirtildiği üzere, bahse konu anlaşmalar uluslararası hukukun bir parçası olup, devletler tarafından imza atıldıktan sonra kendi iç hukukuna göre onay süreci gerektirmektedir.

Buna göre, bir anlaşmanın liberal veya geleneksel olduğunu belirleyen tarife ve kapasitelerinin içeriği daha önce belirtilmiş olup, anlaşmaları bu yönde etkileyen diğer önemli birkaç madde analizi ise aşağıda yer almaktadır:

1.5.1 Hakların Tanınması

Bu madde ile devletlerin birbirlerine verdiği trafik hakları düzenlenmekte olsa da asıl ayrım ekte yer alan Hat Çizelgesinde yapılmakta olup, anlaşmanın asıl amacı bu madde ile belirlenmektedir. Taslak anlaşma metninin ilgili maddesinin anlaşmalara yansıyan hali şu şekildedir:

HAKLARIN TANINMASI

1. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafça tayin edilen havayolunun bu Anlaşmanın Hat Çizelgesinde belirlenen hatlar üzerinde tarifeli uluslararası hava hizmetleri yürütebilmesi için diğer Akit Tarafa aşağıdaki hakları tanımaktadır:
 - a. Diğer Akit Tarafın ülkesi üzerinden iniş yapmaksızın uçuş hakkı,⁴²
 - b. Sözü geçen ülkede trafik hizmeti dışındaki amaçlar için durabilme hakkı,⁴³
 - c. Birlikte ya da ayrı uluslararası trafiği indirmek⁴⁴ veya almak⁴⁵ amacıyla bu Anlaşmanın Hat Çizelgesinde belirlenen hat için belirtilen ülkedeki noktalarda durabilme hakkı,

⁴² Birinci trafik hakkı-Üst geçiş.

⁴³ İkinci trafik hakkı-Teknik iniş.

⁴⁴ Üçüncü trafik hakkı-Ticari hak.

- d. Bu Anlaşmada başka bir şekilde belirtilmiş haklar⁴⁶
2. Bu maddenin (1.) paragrafındaki hiçbir husus, bir Akit Tarafın havayoluna, diğer Akit Taraf ülkesinde bu diğer tarafın ülkesindeki başka bir noktaya ücret veya kira karşılığı taşınmak üzere trafik almak hakkını verdiği şeklinde anlaşılabilir.⁴⁷

ICAO Taslak Anlaşmasındaki maddeler; “geleneksel (traditional)”, “geçiş (transitional)” ve “tam liberal (full liberalization)” şeklinde üç bölümde incelenmiş ve her bir yaklaşıma göre maddelere alternatif sunulmuştur. Devletlerin inisiyatifleri doğrultusunda hazırlanan anlaşma maddeleri bu üç kategoride değerlendirilmekte veya devletler bu kategorilerden kendilerine uygun olanları ya aynen ya da farklı şekillerde harmanlayarak bir araya getirmektedir. Hakların tanınması da yine bu şekilde değerlendirilecek olursa;

Tablo 1.4: Hakların tanınması (ICAO taslak hava hizmetleri anlaşmasından uyarlanmıştır).

Hakların Tanınması (Madde 2)			
	Geleneksel	Geçiş	Tam Liberal
1. fıkra	Sadece 1,2,3. ve 4. hava serbestliği/trafik haklarının tanındığı anlaşma tipidir.	Geçiş hükümleri ve Tam Liberal hükümler içeren bir anlaşmada "Bu Anlaşmada başka bir şekilde belirtilmiş haklar" şeklinde ifade kullanılmakta ve tanınan diğer trafik hakları anlaşmayı kademeli bir şekilde liberal hale getirmektedir. Ayrıca yine bu anlaşmalarda bahse konu hakların kullanılması için havayollarının tayin edilmesine gerek duyulmayan bir kullanım da söz konusu olabilmektedir. ⁴⁸	
2. fıkra	Kabotaj hakkı, geleneksel ve geçiş hükümleri içeren anlaşmalarda korunur.		Tam liberal hüküm içeren anlaşmalarda kabotaj yasağı hariç tutulmuştur, bu hakların mübadelesi Hat Çizelgesinde yer almaktadır.

⁴⁵ Dördüncü trafik hakkı-Ticari hak.

⁴⁶ Varsa beşinci trafik hakkı (Hat Çizelgesinde ara ve öte noktalar belirlenmek suretiyle).

⁴⁷ Bu fıkra ile düzenlenen yasak kabotaj hakkıdır.

⁴⁸ Buna yönelik olarak, ICAO taslak anlaşmasının 2. maddesinin 3. fıkrasında “her bir akit tarafın taşıyıcısının, tayinli olsun olmasın, bu maddede yer alan trafik haklarından yararlanabileceği” ifade edilmiştir.

1.5.2 Tayin ve Yetkilendirme

Devletlerin anlaşmanın icra edilmesi adına yaptıkları ilk eylem sefer düzenleyecek havayolu işletmelerini tayin etmek yani bu işletmelerin isimlerini resmi olarak belirlemektir. Bu isimlendirme anlaşmada değil, anlaşmanın eklerinden biri olan Mutabakat Zaptında yahut devletlerin diplomatik kanaldan gönderdikleri notalar aracılığıyla gerçekleşmektedir. İlgili maddede işte bu eylemin gerçekleşebilmesi için gerekli olan şartlar düzenlenmektedir:

1. Her bir Akit Taraf, belirlenen hatlarda mutabık kalman hizmetleri işletmesi amacıyla bir (*“bir havayolu” ifadesi tekli tayin ilkesini gerektirir*) veya daha fazla (*“birden fazla havayolu” ifadesi çoklu tayin ilkesini gerektirir*) havayolunu tayin etme hakkına sahip olacaktır. Sözü geçen tayin diplomatik kanallar yoluyla yazılı tebliğde (*müzakereler yolu ile belirlenmeyen havayolları bu şekilde de tayin edilebilmektedir*) bulunulması ile geçerli olacaktır.

2. Söz konusu tayin tebliğinin alınması üzerine, diğer Akit Tarafın havacılık otoriteleri bu maddenin (...) ve (...) paragraflarına tabi olarak, gereken işletme iznini gecikmeksizin tayin edilen havayoluna (havayollarına) tanıyacaktır.

3. Bir Akit Tarafın Havacılık Otoriteleri, diğer Akit Tarafın tayin edilen havayolunun (havayollarının) sözü geçen havacılık otoritelerince Sözleşmenin hükümlerine uygun şekilde uluslararası havacılık hizmetlerinin işletilmesine uygulanan kanun ve düzenlemelerin şartlarını normal ve makul bir şekilde sağladığını temin etmesini isteyebilir.

4. Her bir Akit Taraf, diğer Akit Tarafın aşağıdaki koşulları sağlamaması halinde bu maddenin (...) paragrafında sözü geçen işletme yetkilerinin tanınmasını reddedebilir veya tayin edilen havayolunun bu Anlaşmanın Hakların Tanınması maddesinde belirlenen hakları kullanabilmesi için şartlar getirebilir.

- a. havayolunun hakiki sahipliği veya etkin kontrolünün tayin eden Akit Tarafın veya Akit Tarafın uyruğundakilerin yetkisinde olması, ve/veya
- b. havayolunu tayin eden Hükümetin, bu Anlaşmanın Havacılık Emniyeti ve Havacılık Güvenliği standartlarına sahip ve uyguluyor olması.

5. Bir havayolu bu şekilde tayin edilip ve yetkilendirildiğinde, bu havayolu bu Anlaşmanın Kapasite ve Ücret Tarifeleri maddelerinin geçerli hükümleri uyarınca, uzlaşılan kapasite ve tarifeye uygun olarak mutabık kalınan hizmetleri vermeye istediği herhangi bir zamanda başlayabilir.

Şekil 1.2: Tayin ve yetkilendirme (ikili hava ulaştırma anlaşmalarından uyarlanmıştır).

Halen tekli tayin ilkesini uygulayan ve hatta bu ilkeyi hat bazında⁴⁹ uygulayan, böylece rekabeti kısıtlayan devletler mevcuttur. Ancak artık günümüzde devletler, tayin edilen havayolunun niceliğinden ziyade niteliğine önem vermekte, önceden sayı açısından yapılan kısıtlamalar bugün havayolu işletmelerinin aşağıda detaylıca anlatılacak “ulusallık ilkesi”ne takılmaktadır.

Yukarıda yer alan maddenin fıkraları kendi içerisinde incelenecek olursa, öncelikle 1. fıkranın kategorilendirilmesi aşağıdaki gibi yapılabilecektir. Birinci fıkraya göre tayin edilen havayolu işletmelerinin sayısı aşağıdaki gibi sınıflandırılmıştır:

Tablo 1.5: Tayin ve yetkilendirme (tayin edilen havayolu işletmesinin sayısına göre) (ICAO taslak hava hizmetleri anlaşmasından uyarlanmıştır).

Tayin ve Yetkilendirme (Madde 3)			
	Geleneksel	Geçiş	Tam Liberal
1. fıkra	Bu anlaşma tipinde "tekli tayin" ilkesi geçerlidir, sadece bir havayolu tayinlendirilir. (Her bir Akit Taraf belirlenen hatlarda bir havayolunu tayin etme hakkına sahip olacaktır)	Bu anlaşma tipinde "çoklu tayin" ilkesi geçerlidir. (Her bir Akit Taraf belirlenen hatlarda bir veya daha fazla havayolunu tayin etme hakkına sahip olacaktır)	Bu anlaşma tipinde tayin edilecek havayolunda sayısal bir kısıtlama yoktur. (Her bir Akit Taraf belirlenen hatlarda sefer düzenlemesini istediği sayıda havayolunu tayin etme hakkına sahip olacaktır)

Anlaşmanın liberal olup olmadığını ifşa eden bir diğer önemli düzenleme ise 4. fıkranın (a) bendinde yer alan “havayolunun hakiki sahipliği ve/veya etkin kontrolü” hususudur. Bu konu uluslararası niteliğe sahip olan havacılığı ulusal düzeye indirgediğinden dolayı son derece büyük bir önemi haiz olup, başta ICAO Çalışma Grupları ile olmak üzere, devletler gerek bölgesel gerekse ikili/çoklu bazda birazdan detaylı olarak anlatılacak mülkiyet ve kontrol kurallarını esnetme amacı gütmektedir.

⁴⁹ Böyle bir durumda, söz konusu devlet sadece bir taşıyıcının, hat çizelgesinde belirlenmiş tek bir güzergâhında sefer düzenleyebilmesine izin vermektedir.

Günümüzde ikili anlaşma temelinde halen geçerli olan bu kural sonucunda yabancı yatırımın önü kapanmakta ve ayrıca deniz hukukunda geçerli olan “bayrak kolaylığı”⁵⁰ ilkesi uygulanamamaktadır.

İlk olarak Ulaştırma Anlaşması⁵¹ ve IASTA⁵²’da düzenlenen “hakiki mülkiyet ve etkin kontrol” kuralı, Bermuda tipi anlaşmalarla çok taraflı düzenlemelerden ikili düzenlemelere taşınmış, hem tarihi hem de ticari temellere dayanan çok yönlü bir kuraldır.⁵³

Savaş sonrası düşman gördükleri veya daha önce düşman oldukları devletler tarafından, dostane ilişkiler karşılığında üçüncü ülkelerden alınan trafiğin, galip devletlerin hava sahasına dolaylı olarak erişime açılması korkusu veya savunma, güvenlik gibi endişeler, iki devlet arasında sağlanan imtiyazların anlaşmaya taraf olmayan üçüncü bir ülke tarafından sahip olunmasına engel teşkil etmiştir. Bunun sonucunda da hava hizmetlerinin ne kadar etkin bir şekilde icra edildiğinden ziyade, havayolu işletmesinin ulusal mı yoksa yabancı mı olduğu ön planda olmuştur (Havel v.d.,2014: 88-89).

Şikago Konvansiyonunda bahse konu mülkiyet ve kontrol ilkesi düzenlenmemiştir zira Konvansiyonda ele alınan konular ticari değil teknik ve operasyoneldir, bu nedenle 17-21. maddeler arasında sadece hava aracının tabiiyeti⁵⁴

⁵⁰ “Bayrak kolaylığı” (flags of convenience) ilkesi deniz hukukundan gelen bir terimdir ve geminin sahiplerinin vatandaşı olduğu ülke ile tescil edildiği ülkenin farklı olmasını ifade eder. Bu durumun sebebi tescil edilen ülkede başta vergi olmak üzere birçok işletme masrafının (kabin, güvenlik tedbirleri vs.) daha düşük olmasıdır. Ancak havacılık sektöründe, ulusallık maddesi/nationality rule gereğince hava aracının tescil edildiği ülke ile hava aracının sahipliğini bulunduran ülke/vatandaşının aynı olması şartının yanı sıra emniyet ve güvenlik kurallarının ehemmiyeti, bayrak kolaylığı ilkesini uygulanamaz hale getirmektedir.

⁵¹ Ulaştırma Anlaşması madde 6.

⁵² IASTA madde 5.

⁵³ Aslında Şikago Konvansiyonundan daha önce Paris Konvansiyonunda (madde 7) ve Amerikan Hava Posta Kanununda benzer düzenlemelere rastlanmaktadır (Haanappel, 2001: 90).

⁵⁴ Konvansiyonun 17. maddesinde hava aracının tescil edildiği ülke tabiiyetinde olduğu belirtilmiştir. 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 49. maddesi de bu düzenlemeye paralel olarak hava aracının hangi hallerde Türk Sivil Hava Aracı vasfını haiz olacağını açıklamış, ancak bunu yaparken tıpkı havayolu işletmelerinde olduğu gibi mülkiyet ve kontrol şartını aramıştır.

ve tescili yer almakta olup, havayolu işletmelerinin tabiiyeti ikili anlaşmalara ve devletlerin kendi iç hukukundaki düzenlemelere⁵⁵ bırakılmıştır.

1.5.3 Havayolunun Hakiki Mülkiyeti ve Etkin Kontrolü

Ulusallık ilkesinin temelini oluşturan bu yaklaşımın sonucunda, “uluslararası havayolu şirketi” olarak adlandırılacak bir şirket kurulabilmesi veya 21. yüzyılda dahi küresel hava taşımacılığında enternasyonal girişimler gerçekleştirilebilmesi mümkün olmamış, bunun yerine ticari ve ulusal bağları bir araya getiren transnasyonal taşıyıcıların ortaya çıkması söz konusu olmuştur (Havel v.d.,2014: 88).

Hakiki mülkiyet ve etkin kontrolün tanımları uluslararası düzenlemelerde veya anlaşmalarda yer almadığından çeşitli çalışmalarda açıklamaları yapılmaya çalışılmış ve fakat etkin kontrol kavramının hakiki mülkiyetten daha karmaşık bir yapıya sahip olduğu anlaşılmıştır. Zira hakiki mülkiyet denilen olgunun “devletlerin veya onların vatandaşlarının ilgili havayolunda %50’nin üzerinde mülkiyet hakkını haiz olması” şeklinde açıklanması mümkün iken, etkin kontrolde olay bazında değerlendirme gerekliliği devreye girmektedir. Her ne kadar “hakiki” kelimesi böyle bir anlamı direkt karşılamasa da, mülkiyetin yarısından fazlasına sahip olunmasını ifade etmekte ancak yönetimi “etkin” kılanlar bu kadar çabuk ayırt edilememektedir (Haanappel, 2001: 93).

Devletlerin kendi taşıyıcılarını kurmalarına ve ulusal savunmalarında yahut acil ihtiyaç durumlarında bu taşıyıcıları önemli varlıkları olarak görmelerine sebebiyet veren mülkiyet ve kontrol kuralının uluslararası alanda bazı önemli istisnaları da yok değildir, bu istisnalar aşağıdaki gibidir:

- a. IASTA’ya taraf ülkelerin birbirine tanıdıkları ilk iki trafik hakkı verilen ve 1. maddenin 5. bölümünde ifade edilen taraf devletlerin mülkiyet ve kontrolünde bulunan “hava taşımacılığı girişimi”,
- b. Hükümetlerarası anlaşmalarla oluşturulan uluslararası taşıyıcılar, (Örneğin; Scandinavian Airline System yani SAS havayolu İsveç, Norveç ve

⁵⁵ Türkiye’de faaliyet gösteren havayolu işletmelerinin nasıl kurulacağı ve taşınması gereken şartlar SHY-6A Ticari Hava Taşımacılığı Yönetmeliğinde düzenlenmiştir. Böylece bir havayolu işletmesinin mülkiyet ve kontrol şartı iç hukukla da korunmuştur.

Danimarka tarafından, şu anda mevcut olmayan Air Afrique havayolu geçmişte 11 Afrika lkesi tarafından, Gulf Air havayolu 4 Ortadoğu lkesi tarafından kurulmuş ve bu havayolu şirketleri ilgili devletlerin ulusal taşıyıcısı olmuştur.)

- c. Avrupa Ortak Hava Sahasında (European Common Aviation Area/ECAA)⁵⁶ sefer düzenleyen ve mülkiyet/kontrolünün büyük çoğunluğu ve iş merkezi herhangi bir AB yesi veya AB yesi vatandaşında olan topluluk taşıyıcıları⁵⁷,
- d. Karayip Topluluğu Hava Hizmetleri Anlaşmasına (the Caribbean Community Air Services Agreement) taraf ülkelere sefer düzenleyen CARICOM havayolu,
- e. Avustralya ve Yeni Zelanda arasında Tek Havacılık Pazarı düzenlemesi adı altında sefer düzenleyen, mülkiyet/kontrolünün yarısından fazlası Avustralya veya Yeni Zelanda tabiiyetinde olan ve bunun yanı sıra şirket merkezi ile beraber operasyonel ss yine bu ülkelerden birinde bulunan SAM havayolu,
- f. Hong Kong tarafından mülkiyet ve kontrol şartı aranmaksızın sadece şirket iş merkezinin o ülkede olması beklenen Cathay Pacific havayolu,
- g. Asya Pasifik Ekonomik işbirliği (Asia Pacific Economic Cooperation/APEC) tarafından 2001 yılında imzalanan Açık Semalar Anlaşması gereğince mülkiyet şartı aranmayan ancak kontrol ve şirket iş merkezi şartı aranan havayolları,
- h. ICAO Genel Kurulu tarafından kabul edilen “Topluluk Menfaati” kapsamında mülkiyeti bir ülkede, kontrolü bir başka ülkede olan ve ekonomik anlamda gelişmekte olan ülkelerin aynı bölgesel ekonomik grupta

⁵⁶ “ECAA Agreement”, Avrupa’nın dış havacılık politikasına yönelik olarak AB yesi olmayan fakat aynı coğrafyada bulunan ülkelerle (Arnavutluk, Bosna Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, İzlanda, Makedonya, Karadağ, Kosova, Sırbistan, Norveç, Romanya) yaptığı anlaşmadır. Bu anlaşma ile topluluk taşıyıcısı kavramı yanı sıra 3. ve 4. trafik hakları sınırsız olarak anlaşmaya dâhil edilmektedir.

⁵⁷ Topluluk taşıyıcısı kavramı ise AB yesi ülkelerde ve AB kurallarına göre kurulan havayolu anlamına gelmekte olup, söz konusu ilke ile herhangi bir AB yesi devlete ait herhangi bir havayolu AB sınırları içinden istediği herhangi bir noktadan mevcut anlaşmaya göre frekansların imkân vermesi halinde sefer düzenleme hakkını haizdir.

tain ettikleri havayolları (Örneğin; Trinidad Tobago devleti tarafından sahipliğı olan ancak Barbados devleti tarafından tain edilen BWIA havayolunun sefer düzenlemesine ABD, Almanya ve Kanada tarafından izin verilmektedir.)

Yukarıdaki istisnalar göstermektedir ki, akit devletler mülkiyet/kontrol ilkesini ikili anlaşmalarında matbu ilke olarak muhafaza etse bile, kendi ortak kararları ile görmezden gelebilmektedir (Doganis, 1996: 268). Devletler söz konusu takdir yetkilerini genellikle “*quid pro quo*” yani karşılıklı olarak kullanmaktadır (ICAO doc 9626).

Mülkiyet ve Kontrol Kuralının Avantajları:

1. Ulusal çıkarların korunmasına ve kendi havayolu şirketlerinin devamını sağlamasına yardımcı olması,
2. Devletlerin kendi ulusal havayolları üzerinde denetim kurabilmesi,
3. Üçüncü ülkelerde kurulmuş havayolları ile rekabetten koruması,
4. Bayrak kolaylığı ilkesini önlemesidir.

Mülkiyet ve Kontrol Kuralının Dezavantajları:

1. Kendi uluslararası havayolu işletmesi bulunmayan devletlerin sahip oldukları trafik haklarını kullanması amacıyla üçüncü bir ülkeden havayolu tain edilememesi,
2. Diğer ülkelerdeki yatırımcılardan sermaye elde edilememesi,
3. Havayollarının birbirlerini devralması veya birleşmesinin engellenmesi,
4. Rekabet eksikliğine sebebiyet vermesidir (Chang v.d., 2001: 208-209).

Yukarıda izah edilenler ışığında mülkiyet ve kontrol kurallarını içeren maddelerin ICAO doc 9626’ya göre tasnif edilmesi aşağıdaki gibidir:

Tablo 1.6: Tayin ve yetkilendirme (mülkiyet ve kontrol kurallarına göre) (ICAO taslak hava hizmetleri anlaşmasından uyarlanmıştır.)

Tayin ve Yetkilendirme (Madde 3)	
2.fıkra	
Geleneksel	Tayin tebliğinin alınması üzerine tayin eden devletin havayolunun hakiki mülkiyet ve etkin kontrolünün o ülke tabiiyetinde olup olmadığına bakılır ve bu şartlar sağlandığı takdirde gecikmeksizin gerekli izin verilir. Geleneksel anlaşma tipinde bu madde alternatifsiz verilir.
Geçiş	Bu anlaşma tipinde tayin tebliği üzerine gerekli iznin verilmesi; tayin edilen havayolunun Havacılık Emniyeti ve Güvenliği kurallarına uyması, havayolunun hakiki mülkiyeti ve etkin kontrolünün bir grup içerisindeki bir veya daha fazla devlette olması (örneğin Avrupa Birliği) ve/veya tayin edilen havayolunun şirket iş merkezinin tayin eden devlette bulunması ve/veya tayin eden devletin etkin kontrole sahip olması aranır.
Tam Liberal	Mülkiyet değil etkin kontrole ilişkin hükümler vardır, tayin edilen havayolunun etkin kontrolünün tayin eden devlette olması aranır, ayrıca Havacılık Emniyeti ve Güvenliği ile ilgili şartlar burada da geçerlidir, bunun haricinde "yerleşme hakkı (right of establishment)" denilen yabancı tabiiyetteki bir havayoluna kendi ülke toprakları içerisinde kurulma ve dış hat/iç hat sefer düzenleme imkânı veren bir klot da içerebilir.

Bu şartları taşımayan bir havayolunun tayin edildiği devletin; tayin işlemine yönelik gerekli izinlendirmeyi askıya alma, kaldırma veya kısıtlama hususunda takdir yetkisi vardır.

1.5.4 Hat Çizelgesi

Pazara erişimi sağlayan trafik haklarının hangi seviyede verildiği, operasyon gerçekleştirilecek tarifeli sefer noktaları ve ara öte noktalar bu çizelgede belirtilir:

(a) ----- tarafından tayin edilen havayollarının her iki yönde aşağıdaki hava hizmetlerini işletmeye hakkı olacaktır:

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	İleri Noktalar
...’deki nokta(lar)	Herhangi bir nokta(*)	...’deki nokta(lar)	Herhangi bir nokta(*)

(b)-----tarafından tayin edilen havayollarının her iki yönde aşağıdaki hava hizmetleri işletmeye hakkı olacaktır:

Hareket Noktası	Ara Noktalar	Varış Noktası	İleri Noktalar
...’deki nokta(lar)	Herhangi bir nokta(*)	...’deki nokta(lar)	Herhangi bir nokta(*)

Notlar:

(*) Yukarıdaki hatlar arasındaki ara noktalar ve ileri noktalar ile tayin edilen havayollarınca bu noktalar arasında kullanılabilen 5. trafik hakları her iki Akit Tarafın havacılık otoriteleri arasında müştereken belirlenecektir.

Şekil 1.2: Ek hat çizelgesi (İkili hava ulaştırma anlaşmalarından uyarlanmıştır).

Yukarıda bir örneği verilen hat çizelgesinde, üstte ve altta yer almak üzere her iki akit tarafın birbirlerine sefer düzenlemek için izin verdikleri tarifeli sefer noktaları, kendi ülkelerinden operasyon başlatacakları çıkış noktaları, 5. trafik hakkı mevcutsa ilave yolcu/kargo alıp bırakmayı sağlayan ara ve öte noktalar, kabotaj hakkı verilmişse bu husus belirtilmektedir.

Tarifeli sefer noktaları, tayinli havayollarının sefer düzenleyebilecekleri noktaları içerir ve anlaşmanın liberal olup olmamasına göre bir veya birden çok noktadan oluşabilir, tam liberal anlaşmalarda ise bu noktalar tek tek belirtilmez, havayolu şirketleri tayinli olsun olmasın akit taraf ülke topraklarında istedikleri noktaya sefer düzenleyebilir. Bu noktalar müzakereler sonucu anlaşmanın hat çizelgesinde belirlenebileceği gibi sivil havacılık otoritelerinin kendi aralarında yapacakları yazışmalarla da oluşturulabilir.

Ara ve öte noktalar ise daha önce belirtildiği üzere üçünü ülke topraklarında bulunduğundan bu noktalar belirlenirken bahse konu devletlerin izni yahut icazeti

gereklidir, zira kendi doğal varlığı olan yolcu ve kargonun bir başka devletin ekonomisine transfer edilmesi söz konusudur.

Bu nedenle beşinci trafik hakkı hem akit taraflar açısından hem de ara ve öte noktaların bulunduğu devletler açısından hassas bir durum teşkil etmektedir. Ancak her ne kadar bu noktalar belirlense de, yukarıda (*) ile ifade edildiği üzere, uygulamada bu hakların 5. trafik hakkı olarak kullanılıp kullanılmayacağı sivil havacılık otoritelerinin onayına tabi kılınmaktadır, noktaların anlaşmaya yazılmış olması trafik hakkı olarak sefer yapılacağı anlamına gelmemektedir.



İKİNCİ BÖLÜM

REKABET HUKUKUNUN ULUSLARARASI VE ULUSAL DÜZENDE İNCELENMESİ VE DEĞERLENDİRİLMESİ

2.1 Genel Anlamda Rekabet Kavramı ve Tanımı

Piyasa ekonomisinin temelini oluşturan rekabet ilkesinin birçok anlamı olmakla beraber, günlük dilde kelime anlamı genel itibarıyla “yarışma” olarak adlandırılmakta iken, ekonomi biliminde kelime anlamı “bir piyasada satıcıların, birbirleri aleyhine fazla müşteri çekerek mal ve hizmet satışlarını, dolayısıyla karlarını artırmak için aralarında giriştikleri yarış” olarak da ifade edilmekte olup, bir başka tanım ise “benzerlerinden daha çok satmak ve daha çok kar etmek için bir yarışma” şeklinde yapılabilmektedir (Gürpınar, 2005: 10).

Her şekilde bir yarış söz konusu olduğu ortada olan rekabet kavramı ile ilgili, 4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanununun⁵⁸ (bundan böyle anılış: RKHK) Tanımlar başlıklı 3. maddesinde rekabet “mal ve hizmet piyasalarındaki teşebbüsler arasında özgürce ekonomik kararlar verilebilmesini sağlayan yarış” şeklinde açıklanmıştır.

⁵⁸ Türk Rekabet Kanununun amacı 1. maddede yer almaktadır: ”Bu Kanunun amacı, mal ve hizmet piyasalarındaki rekabeti engelleyici, bozucu veya kısıtlayıcı anlaşma, karar ve uygulamaları ve piyasaya hâkim olan teşebbüslerin bu hâkimiyetlerini kötüye kullanmalarını önlemek, bunun için gerekli düzenleme ve denetlemeleri yaparak rekabetin korunmasını sağlamaktır.” Anayasa’nın 167. maddesi ise “Devlet, para, kredi, sermaye, mal ve hizmet piyasalarının sağlıklı ve düzenli işlemlerini sağlayıcı ve geliştirici tedbirleri alır; piyasalarda fiilli veya anlaşma sonucu doğacak tekelleşme ve kartelleşmeyi önler.” hükmünü amirdir. İki madde incelendiğinde ortak bir amaç olarak sağlıklı piyasaların oluşturulmak istendiği görülmektedir. Bu kapsamda, 1982 Anayasası’nın ilgili maddesinin gereğini yerine getirmek amacıyla ile 1994 yılında 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanunu kabul edilmiş ve 1997 yılında bu Kanunu uygulamakla yükümlü otorite olan Rekabet Kurumu oluşturulmuştur.

Aynı Kanunun genel gerekçesinde⁵⁹ piyasa ekonomisinin tanımı yapılmış; ekonominin merkezden müdahaleye bırakılmadan, piyasa dinamiklerine dayalı olarak yine piyasa tarafından yönlendirildiği ekonomik düzen olduğu ifade edilmiştir.

Bunun yanı sıra, rekabetin varlığının ancak piyasa ekonomisine bağlı olduğu, piyasa ekonomilerinde rekabetin şirketleri daha verimli olmaya, daha kaliteli ve düşük fiyatlarla daha fazla ürün ve hizmet sunmaya sevkettiği, bu sayede şirketlerin daha bağımsız kararlar vererek, ülkenin kıt kaynaklarını verimli bir şekilde kullandığı, böylece tüketicinin de refah düzeyinin yükseldiği ayrıca rekabetin yeni buluşların yapılmasına da katkıda bulunduğu gerekçe metninde yer verilmiştir.

Buradan çıkan en önemli sonuç, rekabetin serbest piyasa ekonomisi ile yakın ilişki içerisinde olduğu ve herhangi bir kısıtlayıcı müdahaleye tabi olmayan piyasaların yarattığı rekabet etkisinin nihai tüketiciye olumlu anlamda yansıdığıdır. Ancak serbest piyasa sisteminin sanıldığı gibi her şeyin serbest olduğu veya kendi başına aksamadan işleyen bir sistem anlamına gelmediği, hatta bu piyasaların boş bırakıldığında piyasadaki teşebbüsler tarafından kendi karlarını maksimize etmek amacıyla kendi aralarında anlaşarak birleştiklerinin görüldüğü ifade edilmektedir (Esen, 2006: 3).

Rekabet düzenlemeleri ise bu noktada bir nevi ekonominin anayasası olarak kabul edilmekte ve bu düzenlemeler devletin serbest rekabeti oluşturma amaçlı kullandığı ekonomi araçları⁶⁰ olarak görülmektedir (Göktepe, 2015: 210). Zira piyasa ekonomisini benimsemiş sistemlerde, devletler artık ekonomiye plan ve program sunarak doğrudan müdahil olmayıp, “rekabet hukuku” düzenlemeleri ile etki etmektedir (Ateş, 2008: 49).

Bu kapsamda, bahse konu teşebbüsler arası anlaşmalarla veya birleşme ve devralmalarla pazarda hâkim durumun kötüye kullanılmasını önleyen “kartel hukuku” veya “rekabet (sınırlamaları) hukuku”, piyasayı gerek özel kişilerin gerekse devletin müdahalesinden korumaya yönelik hükümler içermektedir.

⁵⁹ Erişim tarihi: 08.06.2015,, <http://www.rekabet.gov.tr/File/?path=ROOT%2f1 %2f Documents %2fGenel+%C4%B0%C3%A7erik%2fkanungenelgerekce.pdf>.

⁶⁰ Serbest piyasa sisteminde rekabet politikalarının gerekip gerekmediği değil, müdahale araçlarının sınırları tartışılmaktadır (Esen, 2006:4).

Rekabet hukuku aracılığı ile piyasa aktörlerinin uyması gereken kurallar tayin edilmekte, rekabete ve kamu menfaatine aykırılık taşıyan faaliyetlerin tanımı yapılmakta, piyasaya müdahale edilmesi değil ekonomik etkinliğin⁶¹ maksimize edilmesi amaçlanmakta ve piyasaya giriş engellerinin kaldırılması suretiyle ülkede müteşebbis sayısının artırılmasına imkân tanınmaktadır (Esen, 2006: 49). Böylece çok sayıda teşebbüsün kolaylıkla piyasaya girip çıkabilmesi, ürünlerin homojenliği ve bilgilerin şeffaflığının sağlanması amaçlanmaktadır. Piyasa ekonomisinin bu şekilde sürdürülebilir kılınması rekabet hukuku kurallarına tabi olmaktan geçmektedir (Ateş, 2008: 49).

2.2 Rekabetin ABD’de Gelişimi

Rekabetle ilgili ilk önemli yasal düzenleme ABD’de tröstlerin⁶² artması üzerine 1890 yılında kabul edilen “Sherman Antitrust Act” (Sherman Antitröst Yasası)⁶³ adı altında çıkarılmıştır. İlk ve en meşhur tröst olarak kabul edilen ve daha sonraki tröstler açısından da model oluşturan “Standard Oil” (Ilıcak, 2003:19) davası ile Rockefellerlar tarafından kurulan ve çok sayıda petrol şirketini bünyesine katarak ABD’de bir müddet piyasayı tekelinde tutan şirketin dağıtılmasına 1911 yılında karar verilmiş, Sherman Yasasında geçen “..makul⁶⁴ olmayan bir şekilde rekabeti sınırlayan ticaret sınırlamalarına uygulanması gerektiği” hususundan bahisle olumlu

⁶¹ Ekonomik etkinlik, ekonomi alanında, kıt kaynakların sınırsız ihtiyaçlara dağılımında rekabet mekanizmasının araç olarak kullanılmasıdır.

⁶² Tröstler, iki veya daha fazla işletmenin hem ekonomik hem de hukuki bağımsızlıklarını kaybetmek suretiyle bir anlaşma sonucu birleşmeleri sonucu oluşan tekelleşme ürünüdür. İşletmeler arası diğer anlaşmalara karteller, konsorsiyumlar, holdingler ve centilmenlik anlaşmaları örnek olarak gösterilebilir. Tröstleri kartellerden ayıran en büyük fark, bağımsızlıklarını kaybederek birleşen şirketlerin geçici olmamalarıdır. Tröstlerin ilk kez ortaya çıktığı yer ABD iken karteller ilk kez Almanya’da varlık göstermiştir.

⁶³ Yasanın ilk maddesinde “Eyaletler arası ya da ABD ile başka devletlerarası ticareti ve rekabeti sınırlar nitelikte olan her türlü sözleşme, gizli anlaşma, tröst veya benzeri her türlü örgütlenme”, ikinci maddesinde ise tekelleşme yasaklanır.

⁶⁴ Burada önemli olan Sherman Yasasının ticareti kısıtlayan tüm anlaşmalara makul bir gerekçe olup olmadığına bakılmaksızın uygulanması değil, makuliyet (reason) kapsamında olmayan anlaşmalara uygulanması gerektiğidir (Ata, 2009: 5). Yasada yoruma açık ifadeler mevcut olduğundan mahkemeler tarafından sınırlar çizilmek durumunda kalmıştır (Gündoğdu, 2010: 38).

ticari sonuçlar oluşturulmadığından rekabetin makul olmadığı ve “per se”⁶⁵ yasaklanması gerektiği belirtilmiştir (Güven, 2008: 28).

20. yüzyılın başlarında, Sherman Yasası her ne kadar gizli anlaşmaları yahut tekelleşmeyi hedeflemiş olsa da, yeni yeni görülmeye başlayan birleşme ve devralma dalgaları karşısında yetersiz kalmaya başlamıştır (Göktepe, 2015:). Bu boşlukların giderilmesi amacıyla çıkarılan 1914 tarihli “Clayton Yasası” ile “Federal Ticaret Yasası” rekabeti büyük oranda sınırlayan birleşme ve devralmalar hukuka aykırı olarak kabul edilmiştir (Gündoğdu, 2010: 39).

Yukarıda sayılan yasalar aracılığıyla ABD’de rekabet hukukunun sacayakları oluşturulmuş, mahkemelerce uygulanmaya koyulması sayesinde rekabet hukukunun gelişimine büyük katkıda bulunulmuş ve bu durum AB başta olmak üzere küresel anlamda birçok ülkeye örnek olmuştur (Gündoğdu, 2010: 39).

Bu yasalar haricinde ABD’nin rekabet hukukuna sağladığı bir diğer önemli katkı, “etki prensibi”nin (effects doctrine) uygulanması olmuştur. İlk kez 1945 tarihli “Alcoa Davası” ile gündeme gelen Antitröst kanunlarının ülke dışında da uygulanabilmesi hususu, somut olay örneği oluşturmuştur.

Amerika menşeli alüminyum şirketinin Kanada’da kurulan yavru limited şirketinin İsviçre, İngiltere, Fransa ve Almanya menşeli uluslararası bir karteile dâhil olması, bu kartelin esasında İsviçre şirketi olarak kurulmasından dolayı İsviçre *forum* kanunlarına tabi olması gerektiği ve bu sebeple bahse konu yavru şirketin eylemlerinden Alcoa adlı şirketin sorumlu tutulamayacağı ilk derece mahkemesi tarafından kabul edilmiş olsa da, asıl devrim bu durumun “söz konusu kartel anlaşmasının ABD dış ticaretini etkilemesi sebebiyle Sherman Yasasına tabi olması gerektiği” kararı ile bir üst mahkeme tarafından bozulmasıyla gerçekleşmiştir (Erol, 2000: 20).

Kural olarak, ülkesellik prensibi gereği devlet yetkisinin kullanımı devletin kendi ülkesi içerisindeki eylemleri üzerinde söz konusudur. Yani ülke sınırları esastır ve eylem sahibinin tabiiyetine değil o eylemin ülke sınırları içerisinde işlenip

⁶⁵ “Per se” yaklaşımında, rekabeti kısıtlama amacı olan her türlü anlaşma başka bir sebep aranmaksızın sırf bu sebeple ve kendiliğinden yasaktır, bu duruma teşebbüsler arası fiyat tespiti, pazar ve müşteri paylaşımı örnek gösterilebilir. Ancak, “rule of reason” ilkesinde rekabeti ihlal amaçlı olmasa bile anlaşmanın niteliğinden dolayı ihlal varsa rekabete etkileri incelenir ve makul sebepler ile olumlu etki söz konusu ise anlaşma yasak kapsamına girmez (Güven, 2008: 67).

işlenmediğine bakılır. Özellikle kamu hukuku kaynaklı ihtilaflarda mahkemeler aracılığıyla egemenlik yetkisini kullanan devlet bu yetkiyi tam olarak haizdir ve kendi hukukunu (*lex fori*) doğrudan icra eder. Özel hukuk kaynaklı ihtilaflarda ise mahkemeler *forum non conveniens*⁶⁶ ilkesi gereği kendisini en başından itibaren yetkili görmeyerek davaya bakmayabilir. Oysa ki, kamu hukukunda böyle bir esneklik söz konusu değildir ve bu nedenle ülkenin kendi kuralları uygulanmak zorundadır (Erol, 2000: 4).

Rekabet hukukunun niteliği ise bu noktada hangi ülkenin kurallarının uygulanacağını belirlemektedir ancak ayırım konusunda tartışma söz konusu olduğundan, rekabet ihlallerinin ülke sınırları dışına çıkması halinde salt ülkesellik prensibi yeterli olmamış ve bu sebeple zamanla daha da yumuşatılması ile “etki prensibi” eylemin gerçekleştiği yere bakılmaksızın sonucun meydana geldiği ülkenin yargılama yetkisine sahip olduğu düşüncesi benimsenmiştir (Erol, 2000: 16).

Bu sebeple uygulanmaya başlayan “etki prensibi” zaman içerisinde değişikliklere uğrayarak uluslararası hukuk literatürüne geçmiş ve AB’ye de bu noktada örnek teşkil etmiştir. Böylece rekabeti ihlal eden eylemler hem ülke sınırları içinde hem de ülke dışında uygulanabilirlik kazanmıştır.

2.3 Rekabetin AB’de Gelişimi

İkinci Dünya Savaşı öncesinde özellikle Almanya’da Nasyonal Sosyalistlere destek verme amaçlı olarak kartellerin kurulması üzerine rekabet hukuku düzenlemelerine ihtiyaç olduğu anlaşılmıştır.

Rekabetin korunmasına yönelik ilk düzenleme 1951 tarihli Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKÇT) Anlaşmasının 65 ve 66. maddelerinde yer alan, Almanya, Belçika, İtalya, Lüksemburg, Fransa ve Hollanda arasında çelik ve kömür sektöründe kartelleşmenin yasaklanması ve birleşme ve devralmaların kontrolünün sağlanması amacıyla yapılmış, daha sonrasında daha ayrıntılı düzenlemeler “Ortak Pazar” kapsamında 1957 tarihli Avrupa Ekonomik Topluluğu Anlaşmasının 85. ve 94.

⁶⁶ Bu ilke aynı anda birden fazla devletin milletlerarası yetkisinin var olduğu hallerde davacının kendi menfaatlerine en uygun hukuku uygulayacağından emin olduğu mahkemeyi seçmek suretiyle davanın “uygun olmayan bir mahkemede” görülmesini engellemek amacıyla oluşturulmuştur (Sirmen, 2014:201).

maddelerinde yer almıştır. Ancak 1999 yılında yapılan Amsterdam Anlaşması değişikliğiyle maddeler yeniden numaralandırılmış ve söz konusu maddeler 81-89 olarak güncellenmiştir. Bu maddeler arasında düzenlenen rekabet kurallarından bazıları şunlardır;

- a) rekabeti kısıtlayıcı nitelikteki teşebbüsler arası anlaşmaların yasaklanması (md. 81),
- b) hâkim durumdaki teşebbüsün bu gücünü kötüye kullanması (md. 82),
- c) tekel ve imtiyazlı teşebbüsler (md. 86),
- d) devlet yardımları (md. 87)

Birleşme ve devralmalar (yoğunlaşma) ise Anlaşmada değil, 1989 tarihli 4064/89 sayılı Konsey Tüzüğünde “Şirket Birleşmeleri” (Merger Regulation) adı altında düzenlenmiştir (Ateş, 2008: 52). Buna göre, AB’de rekabet hukuku ile ilgili temel mevzuat, temel anlaşma, Konsey tüzükleri, bu tüzüğü tamamlayıcı Komisyon tüzükleri ve Komisyon’un açıklayıcı duyurularından oluşmaktadır (Güven, 2008: 71). ABD’de daha ziyade “antitröst” kapsamında ele alınan rekabet kuralları, AB’de daha geniş ve farklı kapsamda düzenlenmiştir⁶⁷ (Ateş, 2008: 54).

2.4 Rekabetin Türkiye’de Gelişimi

Anayasal olarak düzenlenen “tekelleşme ve kartelleşmenin önlenmesi” ilkesi RKHK ile 1994 tarihinde yasal düzenlemeye tabi kılınmıştır. Anayasal zorunluluk haricinde, söz konusu Kanunun hazırlanmasına esas teşkil eden bir başka önemli unsur, Türkiye ile AB arasında imzalanan anlaşmalar gereğince Türkiye’nin AB Rekabet Hukukuna ilişkin kurallarını uygulamayı kabul etmesidir. Bu kapsamda, rekabete yönelik düzenlemeleri içeren RKHK içeriği şu şekildedir⁶⁸:

⁶⁷ Örneğin, ABD’de “etki prensibi” olarak anılan ilke Avrupa Toplulukları Adalet Divanı (ATAD) tarafından farklı bir yoruma tabi tutulmuştur. “Wood Pulp” davası, etki prensibinin adı açıkça zikredilmeden farklı gerekçelerle aynı sonuca gidilen ve “uygulama doktrini” çerçevesinde karara bağlanan bir örnek teşkil etmiştir (Gündoğdu, 2010: 46).

⁶⁸ Devlet yardımları ve özelleştirmeler kanunla düzenlenmemiştir.

2.5 RKHK’da Birinci Kısım Birinci Bölüm Amaç, Kapsam ve Tanımlar

Kanunun amacı birinci kısım birinci maddede yer alan yasak faaliyetlerin önlenmesi ve bunun için gerekli düzenlemelerin yapılması, böylece rekabetin korunması iken, kapsamı 2. maddede “Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde mal ve hizmet piyasalarında faaliyet gösteren ya da bu piyasaları etkileyen her türlü teşebbüsün aralarında yaptığı rekabeti engelleyici, bozucu ve kısıtlayıcı anlaşma, uygulama ve kararlar ile piyasaya hâkim olan teşebbüslerin bu hâkimiyetlerini kötüye kullanmaları ve rekabeti önemli ölçüde azaltacak birleşme ve devralma niteliğindeki her türlü hukukî işlem ve davranışlar, rekabetin korunmasına yönelik tedbir, tespit, düzenleme ve denetlemeye ilişkin işlemler bu Kanun kapsamına girer.” şeklinde ifade edilmiştir. Buna göre kanun “...ya da bu piyasaları etkileyen..” ifadesini kullanmak suretiyle etki prensibini kabul etmiş, teşebbüs açısından kamu/özel ayrımı yapmamış, ticari faaliyette bulunup bulunmamayı esas alınmıştır (Güven, 2008: 43-44).

2.6 RKHK’da İkinci Kısım Birinci Bölüm Yasaklanan Faaliyetler

RKHK’da yasaklanan faaliyetleri üç ana grupta toplamak mümkündür:

1. Rekabeti sınırlayıcı anlaşma, uyumlu eylem ve kararlar (md 4)
2. Hâkim durumun kötüye kullanılması (md 6)
3. Birleşme veya devralma (md 7)

Bu maddeler, yasal düzenlemenin çatısını oluşturmakta olup, aşağıda ayrıntılı bir şekilde incelenmiştir:

2.7 RKHK’da Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar

Kanunda mal veya hizmet piyasasında rekabet ihlaline yol açacak;

1. Teşebbüsler arası anlaşmalar,
2. Uyumlu eylemler,
3. Teşebbüs birlikleri kararları, hukuka aykırı sayılarak yasaklanmış ve buna yol açabilecek durumlar tadadi olarak belirtilmiştir, buna göre teşebbüslerin kendi aralarında yapması yasak olan hallerin başlıcaları kanunda aşağıdaki gibi belirtilmiştir:
 - a. Fiyat tespiti,

- b. Pazar paylaşımı (piyasanın bölüşülmesi, piyasa kaynaklarının paylaşımı ve kontrolü),
- c. üretim sınırlamaları (arz/talep miktarının kontrolü, piyasa dışında belirlenmesi),
- d. Dışlayıcı uygulamalar (rakip teşebbüsün faaliyetlerinin zorlaştırılması/kısıtlanması/piyasa dışına çıkartılması, yeni girenlerin engellenmesi),
- e. Ayrımcı uygulamalar (eşit durumdakilere farklı şartların uygulanması),
- f. Ek yükümlülükler getirme (anlaşma/ticari teamüllere aykırı bir şekilde bir mal veya hizmetin arzının şarta tabi tutulması).

Maddenin ana çatısını oluşturan teşebbüsler, kanunun tanımlar başlığının 3. maddesinde “Piyasada mal veya hizmet üreten, pazarlayan, satan gerçek ve tüzel kişiler ile, bağımsız karar verebilen ve ekonomik bakımdan bir bütün teşkil eden birimleri”, teşebbüs birliği ise “Teşebbüslerin belirli amaçlara ulaşmak için oluşturduğu tüzel kişiliği haiz ya da tüzel kişiliği olmayan her türlü birlikleri” olarak tanımlanmıştır.

Burada teşebbüsten anlaşılması gereken “ekonomik, ticari bir faaliyette bulunan ve bu faaliyetleri sürekli bir şekilde yerine getiren, kamuda ve özel sektörde faaliyet gösteren her türlü tüzel ve gerçek kişi” olduğudur, dernekler de bu kapsam içerisinde değerlendirilirken, teşebbüs niteliği taşımayan kamu kurum ve kuruluşları rekabet hükümlerine tabi değildir. Ayrıca Türk Ticaret Kanununda yer alan ticari işletme kavramından daha geniş bir kullanım alanı söz konusudur (Güven, 2008: 85). Bu husus, Rekabet Kurulu kararlarında *fonksiyonel ölçüt* olarak adlandırılmaktadır.

Bu unsurların yanı sıra önemli olan bir diğer husus, *şekli ölçüt*, yani teşebbüsün bağımsız karar verebilme, aldığı kararların bir başka organın onayına tabi olmaması özelliğidir.

Buna göre rekabeti ihlal eden teşebbüsler arası anlaşmalar, uyumlu eylemler ve teşebbüs birlikleri şu şekilde tanımlanabilmektedir:

2.7.1 Teşebbüsler Arası Anlaşmalar

Kanunda sözleşme yerine anlaşma kelimesi kullanılarak sözleşmeden daha geniş bir alana nüfuz edilmek istenmiştir. Söz konusu anlaşmalar yatay, dikey, sözlü,

yazılı olabileceği gibi centilmenlik anlaşması⁶⁹, iki/çok taraflı ulusal/uluslararası anlaşmalar, elektronik anlaşmalar gibi birçok çeşit altında tezahür edebilirler.

Bu anlaşmaların hükümleri rekabeti sınırlayıcı amaç taşımasa bile, eğer bu yönde etkiler doğuruyorsa anlaşma rekabet hukuku açısından hukuka aykırı kabul edilir ve yasak kapsamına girer (Güven, 2008: 125). Ayrıca en başından itibaren rekabete aykırı hükümler içeren bir anlaşmanın yasaklanması, anlaşmanın uygulanıp etkilerinin görülmesine bağlı değildir, henüz uygulanmadan da yasaktır. Ancak, rekabeti sınırlayıcı etkisi çok küçük anlaşma, karar ve eylemler kanun kapsamı dışındadır⁷⁰ (Göktepe, 2015: 231).

2.7.1.1 Yatay anlaşmalar

Kanunda yatay/dikey anlaşma ayrımı yapılmamıştır. Yatay anlaşmalar, aynı mal veya hizmet piyasasının aynı seviyesinde faaliyet gösterenler yani birbirinin rakibi olanlar arasında yapılan anlaşmalardır, rekabete açıkça aykırılık oluşturdıkları için “per se” yasaktır, pazar paylaşımı ve fiyat tespiti en tipik örnekleridir (Can, 2004: 57).

Yatay birleşme ve devralmalar da aynı seviyedekiler tarafından gerçekleştirildiğinden rekabete daha da olumsuz katkı yapar.

2.7.1.2 Dikey anlaşmalar

Aynı mal veya hizmet piyasasının farklı seviyelerinde faaliyet gösteren teşebbüsler arasında yapılan anlaşmadır. Üretimin tüketiciye ulaştırılmasına yönelik zincirler arasında gerçekleşir; ürün üreticisi tarafından teşebbüs ile doğrudan anlaşma yapmak, hammadde tedarikini garanti altına almak, malların üretiminden nihai

⁶⁹ Centilmenlik anlaşmaları, işletmeler arasında karşılıklı güven esasına dayanan, yasal açıdan bağlayıcı nitelikte olmayan, belli amaçların gerçekleşmesine yönelik yazılı veya sözlü anlaşmalar olup, bahse konu işletmeler aralarındaki rekabeti kaldırmak amacıyla ortak üretim, pazarlama, finansman politikası geliştirmek amacı ile geçici veya sürekli nitelikte bu yönde anlaşmalar yapabilmektedir.

⁷⁰ “de minimis” kuralına göre; rekabeti dikkate değer ölçüde sınırlamayan ve bu bakımdan daha az öneme sahip olan anlaşmalar yaptırıma tabi tutulmaz, rekabet üzerindeki etkileri önemsizmeyecek kadar küçük olduğundan rekabet hukukunda yaptırım dışı bırakılır (Güven, 2008:209).

tüketiciye sunulması aşamasına kadarki süreçte kuralları belirlemek, yerel piyasalara girmek ve buradaki teşebbüsler aracılığıyla o piyasada faaliyette bulunmak en belirgin örnekleridir (Güven, 2008: 134).

Yatay anlaşmalardan farklı olarak, teşebbüsler arası doğrudan rekabet söz konusu değildir, ayrıca rekabeti sınırlayıcı hükümler içerse bile piyasaya bir takım olumlu etkiler sunmalarından dolayı (verimliliği artırmak, ürünü tüketiciye daha çabuk daha ucuza sunmak vb.) “per se” yasak değildir, muafiyet kapsamında değerlendirilebilmektedir.

2.7.1.3 Karma (aykırı) anlaşmalar

Gerek aynı bölgede farklı piyasalarda, gerekse ayrı coğrafi piyasalarda teşebbüsler arasında yapılan anlaşmalardır, rekabeti sınırlayıcı etkisi en az olan anlaşma çeşididir, bunlar da “per se” yasak kabul edilmemektedir.

2.7.2 Teşebbüs Birliği Kararları

Teşebbüs birlikleri, teşebbüs ve üyelerinin çıkarlarını korumak amaçlı, karar alabilen kuruluşlardır, üyelerinin faaliyetlerine yönelik olarak alınan kararlar bu kapsamda değerlendirilir, teşebbüslerden farklı olarak ekonomik faaliyette bulunma zorunluluğu yoktur, alınan kararlar tavsiye niteliğinde de olabilir (Gürpınar, 2005: 114).

2.7.3 Uyumlu Eylemler

Rekabet kanununda tanımlanmayan uyumlu eylemde teşebbüsler arası sözlü veya yazılı bir sözleşme/anlaşma mevcut değildir ancak bilinçli bir şekilde birbirleriyle uyumlu karar veya eylemleri ile piyasadaki rekabet ihlal edilmektedir.

Kanunun 4. maddesinin 2. fıkrasında “Bir anlaşmanın varlığının ispatlanamadığı durumlarda piyasadaki fiyat değişmelerinin veya arz ve talep dengesinin ya da teşebbüslerin faaliyet bölgelerinin, rekabetin engellendiği, bozulduğu veya kısıtlandığı piyasalardakine benzerlik göstermesi, teşebbüslerin uyumlu eylem içinde olduklarına karine teşkil eder” denilmek suretiyle uyumlu eylem doğrudan açıklanmasa da bu hususta bir karine getirilmiş ve 3. fıkrasında

“Ekonomik ve rasyonel gerçeklere dayanmak koşuluyla taraflardan her biri uyumlu eylemde bulunmadığını ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilir.” ifadesiyle ispat yükünü teşebbüse yüklemiştir. Bu durumda uyumlu eylemde bulunulmadığını ispatlayacak olan teşebbüslerdir (Gürpınar, 2005: 126).

Rekabet Kurulu kararlarına göre, uyumlu eylemden bahsedilebilmesi için:

1. En az iki veya daha fazla işletme olmalı,
2. Bilinçli paralellik bulunmalı,
3. Bu paralel davranışlar ekonomik ve rasyonel gerekçelerle açıklanamamalı,
4. Rekabet sınırlanmalıdır. Bu dört unsurdan birinin olmaması halinde uyumlu eylemden söz edilemeyecektir (Güven, 2008: 155).

Uyumlu eylemler daha çok oligopolistik piyasa türünde görülmekte olup, söz konusu piyasa türünün anlaşılması için kanımızca piyasa türlerinin bu başlık altında incelenmesi daha uygun olacaktır:

2.7.3.1 Rekabet açısından piyasa türleri

Piyasa, alıcı ve satıcının karşı karşıya gelebildiği her çeşit ortamdır. Birçok ayrıma tabi olan piyasalar, rekabet açısından tam ve eksik piyasa olarak ikiye ayrılır:

Tam rekabet piyasası

Alıcı ve satıcı sayısının çok olmasından dolayı rekabetin en yoğun ölçüde yaşandığı ve hiçbir firmanın sattığı malın fiyatını belirleme gücünün olmadığı piyasa türüdür, malın fiyatı firmalar tarafından değil piyasa tarafından belirlenmektedir ve piyasa tarafından bu fiyat kabullenilir.

Söz konusu piyasa türü ideal piyasa türüdür, gerçek hayatta örneği yoktur fakat diğer piyasa türleri ile mukayese imkânı verir. Bir piyasada tam rekabet olabilmesi için gerekli şartlar aşağıdaki gibidir:

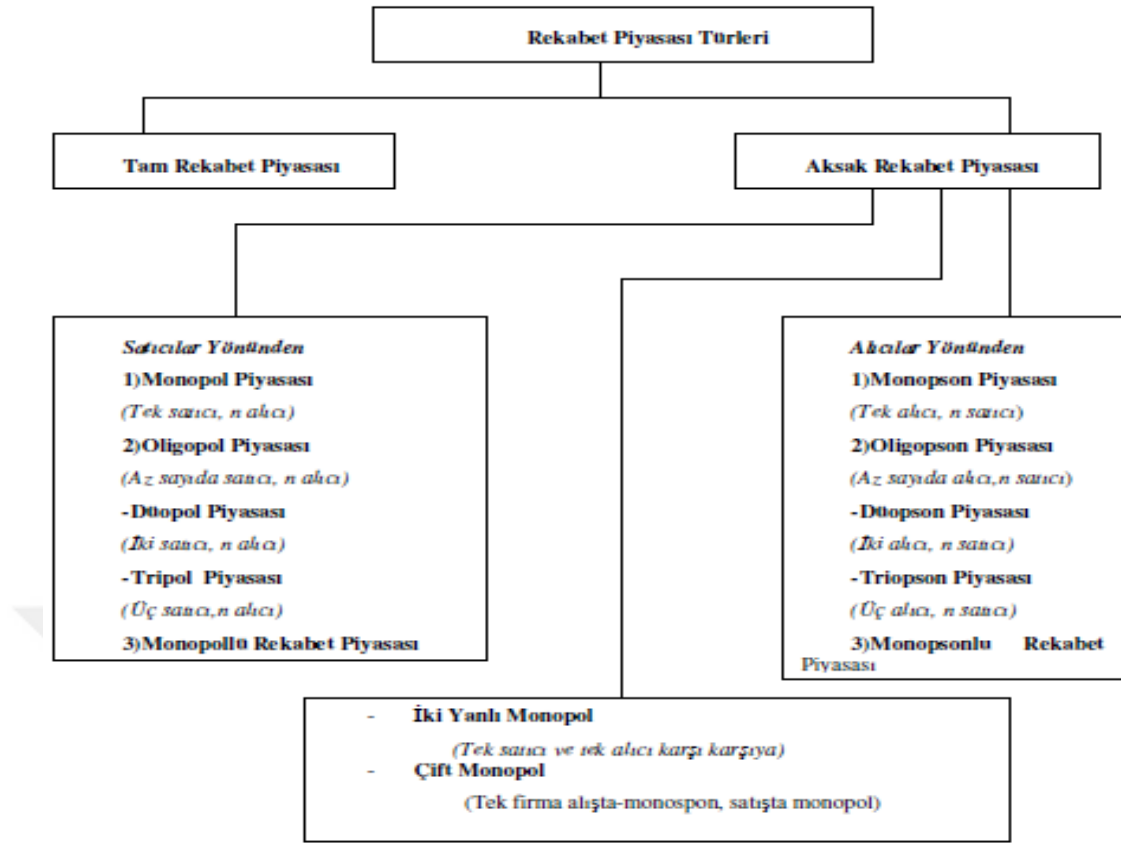
1. Atomizite; çok sayıda alıcı ve satıcı olması,
2. Homojenlik; piyasadaki tüm ürünlerin kim tarafından üretildiğine
3. Bakılmaksızın aynı özelliklerde olması,
4. Mobilite; piyasaya giriş çıkış engellerinin olmaması,
5. Açıklık; alıcı ve satıcıların piyasa hakkında tam bilgiye sahip olması (Dikkaya ve Özyakaşır, 2013: 187-188).

Eksik rekabet piyasası

Yukarıdaki şartlardan bir kısmının eksikliği halinde piyasa tam rekabet piyasası olmaktan çıkar ve eksik piyasa oluşur. Satıcılar yönünden rekabeti etkileyen ve önem arz eden aksak piyasa türleri monopol, oligopol ve monopollü rekabet piyasasıdır.

- a. Monopol (tek) piyasa türünde, alım-satım konu olan mal veya hizmet tek bir firma tarafından üretilmekte veya satılmaktadır. İdeal piyasaya en uzak piyasa tipidir, zira tam rekabet piyasasının tam zıttı yönünde eğilim gösterir. Gerçek veya tüzel kişilerin bir mal veya hizmeti ilk defa üretmesi lisans, telif ve patent hakkı gibi bazı yasal ayrıcalıklara sahip olmasına yol açar ki bu da malı üretme hakkını ellerinde tutmalarından dolayı monopole sebep olur. Bunun haricinde mal veya hizmetin mahiyeti gereğince, yasal bir engel olmamasına karşın, piyasaya girecek ikinci bir teşebbüs yoksa yahut altyapı ve maliyetler çok yüksekse kendiliğinden oluşan doğal monopol söz konusudur.
- b. Oligopol piyasa türü, tam rekabet piyasası ile monopol piyasa türü arasında yer alır. Aynı mal veya hizmet piyasasında çok sayıda alıcının ancak birbirini etkileyecek kadar az sayıda: teşebbüsün bulunduğu bu piyasa türünde, teşebbüsler karar alırken birbirlerinden etkilenmekte ve fiyat tespiti gibi durumlarda bağımsız karar alamamaktadır. Firma sayısına göre düopol (iki satıcı), tripol (üç satıcı) ve çoklu oligopol olarak adlandırılır.⁷¹
- c. Monopollü piyasa türü, kısmen tam rekabet kısmen de monopol piyasa özelliklerini içerir. Çok sayıda teşebbüs tarafından üretilen ve birbirlerinin yerine ikame edilebilen bu mal veya hizmete yönelik, birbirlerinden farklı olduğu algısı yaratılmak suretiyle (ürün farklılaştırılması), belli bir alıcı kitlesi oluşturulur ve bu kitle üzerinde monopol gücü sağlanır.

⁷¹ Oligopolistik piyasada, teşebbüsler önemli kararlar alırken rakiplerinin davranışlarını dikkate alır ve bu şekilde hareket eder, oligopolistik bağıllık olarak tanımlanan bu hal, teşebbüslerin birbirlerine paralel eylemlerde bulunma riskini artırır, “uyumlu eylem” durumu bu sebeple oligopol piyasalarda daha sık ortaya çıkmaktadır.



Şekil 2.1: Rekabet piyasası türleri (Esen (2006: 33).

2.8 Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması

Kanunun 6. maddesine göre; “Bir veya birden fazla teşebbüsün ülkenin bütününde ya da bir bölümünde bir mal veya hizmet piyasasındaki hâkim durumunu tek başına yahut başkaları ile yapacağı anlaşmalar ya da birlikte davranışlar ile kötüye kullanması hukuka aykırı ve yasaktır.” Bu maddeden anlaşılması gereken piyasaya hâkim olmanın değil, hâkim durumun kötüye kullanılmasının yasaklandığı olgusudur.

Hâkim durumun tanımı ise 3. maddede yapılmıştır: “Belirli bir piyasadaki bir veya birden fazla teşebbüsün, rakipleri ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi ekonomik parametreleri belirleyebilme gücünü ifade eder.”

Hâkim durumun tespit edilmesi bir takım hususların analizine bağlıdır, bu nedenle her olayda ayrı ayrı değerlendirmeye tabi tutulmalıdır. Bir teşebbüsün hâkim durumda olduğunu anlamak için aşağıdaki ölçütlere bakılır:

- a. Piyasa payı: En önemli ölçütlerden biri olup, tüm rekabet ihlali durumlarında öncelikli olarak incelenir. Sadece ilgili teşebbüsün değil, rakip teşebbüslerin de piyasadaki pazar payları hâkimiyeti belirleyici role sahiptir (Gürpınar, 2005: 150).
- b. İlgili ürün piyasası ve ilgili coğrafi piyasa: İlgili ürün piyasası kendi içerisinde mal ve hizmet piyasası olmak üzere ikiye ayrılır, bu ikisinin belirlenmesi ise ayrıntılı ekonomik analizlere bağlıdır. İlgili coğrafi piyasada ise özellikle pazara giriş engelleri ele alınır (Güven, 2008: 310).

Kanunda yazan başlıca hâkim durumun kötüye kullanılması halleri ise özetle şu şekildedir:

1. Piyasaya yeni girenlere engel olma veya mevcut rakiplerin faaliyetlerini zorlaştırma,
2. Ayrımcı uygulamalar,
3. Ek yükümlülükler getirme,
4. Bir piyasadaki avantajdan yararlanarak başka bir piyasada rekabet ihlali,
5. tüketicinin zararına üretim, pazarlama veya teknik gelişmeyi kısıtlama.

2.9 Birleşme veya Devralma

Aynı zamanda “yoğunlaşma” olarak da adlandırılan bu durum, piyasada birleşen veya devralınan teşebbüsler tarafından hâkim durum yaratılması yahut var olan hâkimiyetin güçlendirilmesi ve sonuç olarak rekabetin kısıtlanması endişesinden ötürü kanun kapsamında yasaklanmıştır.

“Bir ya da birden fazla teşebbüsün hâkim durum yaratmaya veya hâkim durumlarını daha da güçlendirmeye yönelik olarak, ülkenin bütünü yahut bir kısmında herhangi bir mal veya hizmet piyasasındaki rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak şekilde birleşmeleri veya herhangi bir teşebbüsün ya da kişinin diğer bir teşebbüsün mal varlığını yahut ortaklık paylarının tümünü veya bir kısmını ya da kendisine yönetimde hak sahibi olma yetkisi veren araçları, miras yoluyla iktisap durumu hariç olmak üzere, devralması hukuka aykırı ve yasaktır.” hükmünü amir 7. madde çerçevesinde denetime tabi olan yoğunlaşmalar, birleşme, devralma ve ortak girişimleri içermektedir.

Bu işlemlerin rekabet hukuku kapsamında değerlendirilebilmesi için, bağımsız teşebbüsler arasında mal varlığı, ortaklık payı ve yönetimde söz sahibi olma yetkisinin devri veya ortak girişimin varlığı aranır.

2.10 Havacılık Sektörü Açısından Rekabet Hukukunun Türkiye’de Uygulanması

Türkiye’de havacılık alanına yönelik özel bir rekabet mevzuatı mevcut olmadığından, RKHK’nın genel hükümleri somut olayın özelliğine göre uygulanma alanı bulmaktadır. Rekabet Kurulu tarafından, RKHK’nın 4, 6 ve 7. maddelerinde düzenlenen durumlara yönelik vermiş olduğu kararlardan bir kısmı aşağıda sunulmuştur:

a. Kanununun 4. maddesinde düzenlenen “Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşmalar”

Rekabet Kurulunun 28.11.2013 tarih ve 13-66/919-389 sayılı kararı⁷² ile THY ve Suudi Arabistan Havayolları (SAHY) arasında yolcu taşımacılığı alanında birlikte fiyat tespiti yaptıkları iddiası belli koşullar dâhilinde değerlendirilmiştir.

Somut olayda özetle, ilgili hizmet pazarı ve coğrafi pazar ile ilgili yapılan inceleme neticesinde, Hac turizmi nedeniyle oluşan Türkiye-Suudi Arabistan hattında, pazarın ana oyuncularının THY ve SAHY olduğu, iki taşıyıcı arasında %50-%50 paylaşım esasına göre anlaşma yapıldığı ve bu anlaşmada %50’lik oranı aşan tarafın diğer tarafa aşılacak her yolcu başına belli bir miktarda “royalty fee” adı verilen şerefiye ödemesinin kararlaştırıldığı, bu durumun fiilen pazar paylaşımına neden olduğu ve bu durumun RKHK’nın 4. maddesi gereği pazar paylaşımı olarak kabul edileceği, bu nedenle rekabete aykırı olduğu belirtilmiştir.

Kararın devamında Türkiye Cumhuriyeti ve Suudi Arabistan Krallığı arasında 12.06.1968 tarihinde imzalanan Hava Ulaştırma Anlaşmasında, söz konusu hac anlaşmasının hukuki dayanağının bulunmadığı, ancak ilgili hac anlaşmasının imzalanmasının Suudi Arabistan Hac Bakanlığı’nın her yıl çıkardığı hac talimatnamesi ile hac taşımacılığı yapacak bütün havayolu işletmelerine bir nevi dikte edildiği, aksi halde hac taşımacılığı faaliyetlerinde slot tahsisi konularında

⁷² Erişim tarihi: 08.09.2015, [http://www.rekabet.gov.tr/File/?path=ROOT %2f1%2f Documents %2fGerek%C3%A7eli+Kurul+Karar%C4%B1%2f13-66-919-389.pdf](http://www.rekabet.gov.tr/File/?path=ROOT%2f1%2f Documents%2fGerek%C3%A7eli+Kurul+Karar%C4%B1%2f13-66-919-389.pdf).

zorluklar çıkarıldığından bahisle, THY ve SAHY arasında imzalanan anlaşmanın Suudi Arabistan devletinin kendi mevzuatından kaynaklandığı ve bu sebeple THY'nin bu uygulamadan sorumlu tutulamayacağı ifade edilmiştir.

b. Kanunun 6. maddesinde düzenlenen “Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması”

Rekabet Kurulunun 27.09.2013 tarih ve 13-55/768-327 sayılı kararı⁷³ ile Ankara-Adıyaman hattında Bora Jet Havacılık Taşımacılık Uçak Bakım Onarım ve Ticaret A.Ş.'nin faaliyet gösteren tek firma olması nedeniyle uçuş tarifelerinin çevre illerden daha yüksek olduğu iddiası incelenmiştir.

Yapılan incelemede, 6. madde kapsamında kötüye kullanma eylemi varlığının hâkim durumdaki teşebbüslerin uyguladığı aşırı fiyat uygulamasına neden olduğu, bunun için ilgili teşebbüsün ilgili pazarda hâkim durumda bulunması ve uygulanan fiyatın “aşırı”lık niteliğini taşıması gerektiği, Borajet firmasının söz konusu hatta bilet fiyatlarının ilgili hatta hizmet veren bir diğer firma Anadolujet ile kıyaslandığında daha düşük olduğu, bu nedenle çevre illere kıyasla aşırı fiyat uygulanmadığı kanaatine varıldığı ifade edilmiştir.

c. Kanunun 7. maddesinde düzenlenen “Birleşme veya Devralma”

Rekabet Kurulunun 29.09.2011 tarih ve 11-50/1257-446 sayılı kararı⁷⁴ ile Kantara Havayolları Hava Taşımacılığı Ltd. Şti. (Kantara), THY ve sayıları 25 olan girişimci gerçek ve tüzel kişiler arasında anonim şirket niteliğinde bir ortak girişim şirketi kurulmasına yönelik işleme izin verilmesi talebi değerlendirilmiştir.

Yapılan incelemede, THY, Kantara ve girişimci 25 gerçek/tüzel kişi tarafından, KKTC ile Türkiye arasında, Türkiye üzerinden yurtdışı seferler gerçekleştirmek üzere ortak bir girişimin kurulması amacıyla Ortaklık Sözleşmesi imzalandığı görülmüştür. Adı geçen sözleşme, her ne kadar RKHK' nın 4. maddesinde yer alan rekabeti kısıtlayıcı anlaşma niteliğini taşısa da, 5. maddede yer alan şartların korunması nedeniyle 5 yıl süreyle bireysel muafiyet verilmesine karar verilmiştir.

⁷³ Erişim tarihi: 08.09.09.2015, <http://www.rekabet.gov.tr/File/?path=ROOT%2f1%2fDocuments%2fGerek%C3%A7eli+Kurul+Karar%C4%B1%2f13-55-768-327.pdf>.

⁷⁴ Erişim tarihi: 08.09.09.2015, <http://www.rekabet.gov.tr/File/?path=ROOT%2f1%2fDocuments%2fGerek%25c3%25a7eli%2bKurul%2bKarar%25c4%25b1%2fkarar4422.pdf>.

2.11 Rekabet Hukuku Gelişiminin Havacılık Sektörü Açısından Uluslararası ve Ulusal Düzende Değerlendirilmesi

Rekabet olgusunun ortaya çıkışı ve zaman içerisinde kurallara tabi kılınması, birçok sektörde olduğu gibi havacılık sektöründe de önemli gelişmelere sebebiyet vermiştir.

Başta ABD’de ortaya çıkan bu olgu, AB ve devamında ülkemizde de çeşitli düzenlemeler aracılığıyla genelden özele doğru bir uygulama alanı bulmuş, bu sayede havacılık piyasasındaki aktörler ayrı bir denetim mekanizmasına tabi tutulmuştur.

Özünde serbest ve adil rekabeti sağlamaya çalışan rekabet hukuku düzenlemeleri ile havacılık alanında küresel anlamda yerini sağlamlaştıran ve pazara yeni girenlere engel olan havayolu işletmelerinin her çeşit fiili ve akdi anlaşmasının önüne geçilmesi hedeflenmiştir.

Rekabet kurallarının uygulanmasını sağlayan gerekli merciler tarafından sadece havayolu işletmelerinin değil aynı zamanda rekabete aykırı davranmaya imkân sağlayan havacılık otoritelerinin de müeyyideye tabi tutulabilmesi, elbette adil rekabet zemininin oluşturulmasında en önemli basamaklardan biri olmuştur.

Kapital sistemin daha baskın olduğu ABD’de rekabet kurallarının uygulanması ile AB sisteminde farklılıklar meydana gelmiştir. Bahse konu kurallar açısından ülkemizde AB mevzuatı uygulaması esas alınmıştır.

Türkiye’de Rekabet hukukuna yönelik olarak havacılık özelinde bir düzenleme mevcut olmamakla beraber, anti rekabetçi her tür tutumu yasaklayan kanun kapsamında Türk/yabancı menşeli havayolu işletmeleri rekabete aykırı olduğunu düşündükleri hususlar ile ilgili olarak Rekabet Kurumu’na başvuruda bulunmak suretiyle, rekabet ortamının korunmasına imkân sağlamaktadır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

HAVACILIKTA DEREGÜLASYON VE LİBERALİZASYON DÖNEMİ İLE TİCARİ ANLAŞMALARIN İNCELENMESİ

Rekabet olgusunun genel tanımının yapılmış olması havacılıkta rekabet hallerinin anlaşılabilmesi için gereklidir. Ancak, bu sektörde rekabete ilişkin düzenlemelerin mevcudiyeti belli aşamalar kaydetmiştir. Çok sıkı düzenlemelere tabi olan havacılık endüstrisi rekabetten en uzak dönemini yaşar iken, zaman içerisinde serbestleşmenin artması ile rekabete dayalı sistem yavaş yavaş oturmaya başlamış, uluslararası anlaşmaların yanı sıra rekabete doğrudan etki eden ticari anlaşmalar ortaya çıkmıştır. Havacılıkta rekabetin etkileri incelenmeden önce, deregülasyon yani serbestleşme döneminin analizi kıyaslama yapabilme açısından uygun olacaktır.

3.1 Deregülasyon ve Liberalizasyon Kavramları

Her iki kavram aynı amaca hizmet etse de, aralarındaki fark şu şekilde tanımlanabilmektedir: Deregülasyon, regüle edilen yani kısıtlayıcı bir şekilde düzenlemeye tabi tutulan bir piyasada kuralların ya tamamen ya da kısmen kaldırılması süreci iken, liberalizasyon devletlerin aynı zamanda serbestleşme olarak ifade edilen deregülasyon sürecinde izledikleri ülke politikalarıdır. Her ikisinin de amacı serbest rekabet ortamı oluşturmaktır (Gerede, 2015: 100).

Havacılık sektöründe deregülasyon ise devletlerin pazara giriş, çıkış, tarife ve kapasite gibi ana hususlarda asgari ölçüde müdahale etmesi hatta hiç etmemesidir. Önce ABD’de, daha sonra AB’de ortaya çıkan bu olgu, zaman içerisinde dünya çapında yansımalarını da beraberinde getirmiştir. Bu durumun en belirgin örneği ise serbest (açık) semalar anlaşmasının literatüre çok taraflı olarak kazandırılmasıdır.

Havacılık endüstrisinin oligopolistik yapıya meyilli olması, hava taşımacılığının aynı zamanda amme hizmeti olarak görülmesi, devlet destekli bayrak taşıyıcı havayolu şirketlerinin iç ve dış hatlarda başka taşıyıcılarla rekabet

etmesinden korkulması gibi hususlar havacılıkta regülasyonun zorunlu olduğuna dair argümanlar olsa da, Amerika'nın lokomotif rol üstlendiği serbestleşme sürecinde havacılık piyasasının aslında diğer sektörlerden çok da farklı olmadığı savunulmuştur. ABD tarafından başlatılan ve tüm dünya çapında yayılan serbestleşme serüveni ise halen devam etmektedir.

3.2 ABD 'de Deregülasyon Süreci

AB'de aşamalı olarak kabul edilen serbestleşme sürecine, ABD'de –her ne kadar 1970'li yılların ortalarında çalışmalara başlansa da- 1978 yılında çıkarılan “Havayollarının Serbestleştirilmesi Yasası” (Airline Deregulation Act) ile birden geçilmiştir. Bu durumun en önemli sonucu ise, ABD'nin tek başına hareket ederek oluşturduğu yeni yasal düzenlemenin, mevcut tüm düzenlemelere ve kuruluşlara etki edebilmiş olmasıdır (Oyan, 1999: 52).

ABD'de deregülasyon öncesi havacılık sistemine bakıldığında, özel mülkiyetin varlığının korunduğu, AB'den farklı olarak bayrak taşıyıcı anlayışına geçilmediği, havayolu işletmelerinin devlet destekli olduğu, postaların dağıtımı konusunda imtiyaz verildiği, bu desteği haiz iç hatlarda sefer yapan dört büyük şirketin (TWA, US, American, Eastern Airlines) oluşturduğu oligopol piyasanın varlığı ve bazı müktesep hakları⁷⁵ elde etmeleri, dış hatlarda ise Pan American havayolunun uluslararası seferlerde tekel sahibi olduğu görülmektedir (Günel, 2010: 188).

1938 yılında kurulan, tarife, kapasite ve pazara yeni girenlerin belirlenmesi gibi birçok bileşeni kontrolü altında tutan “Sivil Havacılık Otoritesi” (Civil Aeronautics Board) aracılığıyla havacılık sıkı kurallara tabi tutulmuş, bu da serbest piyasa ortamının oluşmasında büyük engel oluşturmuştur.

⁷⁵ Bu haklar “tarihsel haklar” (grandfather/historical rights) olarak adlandırılmakta olup, bahse konu hak ile bir tarife döneminde kendisine tahsis edilmiş bir sıra/zaman (slot) serisinin en az %80'ini kullanmış taşıyıcının, takip eden tarife dönemi için aynı sıra/zaman serisi üzerinde öncelik elde etmesi söz konusudur. %80'i kullanılmış sıra/zaman serileri havuza dâhil edilmeksizin talep üzerine başkaca bir işleme gerek olmaksızın aynı taşıyıcıya tahsis edilir (Cengiz, 2010:1126). “Kullan ya da kaybet” (use-it or lose-it) anlayışına göre mevcut sezonda sahip olduğu slotların büyük bir kısmını kullanmayan taşıyıcının tarihsel hakkını kaybetmesi ile asıl amaçlanan, uzun dönem yatırım yapacak havayolu şirketleri açısından belirlilik ve sektörde istikrar sağlanmasıdır (Gündoğdu, 2011).

Ancak zaman içerisinde, ABD hükümet politikasında değişikliğe gitmiş ve bu değişimde üç ana element söz konusu olmuştur. Bunlardan ilki tüketici odaklı olarak, bilet fiyatlarını düşürmek ve havacılık hizmetlerine erişimi kolaylaştırmaktır. İkincisi, rekabetten faydalanarak Pan American, TWA gibi adı geçen havayollarının pazara hâkim pozisyonunu daha fazla sürdürmemek, üçüncüsü ise Amerikan menşeli havayollarının uluslararası pazarda paylaşımını artırmaktır. Zira 1977 yılına kadar US Havayolları ABD ile AB arasındaki pazarın sadece %40'ına sahip olmuş iken, İskandinav ülkeleri ve Hollanda gibi ülkeler ile olan hatlarda ise bu oran %20'den de aşağı seviyelerde seyretmiştir (Doganis, 2002: 53).

Regüle edilmiş sistemin etkinlik ve verimlilik açısından pazara zarar verme gerçeği ve deregülasyona olan ihtiyacın ortaya çıkma düşüncesi ile 1978 yılında kabul edilen Deregülasyon Yasası, hem Sivil Havacılık Otoritesi'nin sektördeki hâkimiyeti ve denetimini sona erdirmiş, hem de ABD Ulaştırma Bakanlığı'nın kurularak sektörü düzenlemesi açısından yetkilendirilmesine sebebiyet vermiştir.

Bunun yanı sıra, ABD iç hatlarında başlayan serbestleşme olgusu, pazara giriş engellerinin kaldırılarak fiyatların düşmesi, tüketicinin korunması yönünde adımlar atılması, rekabetin artırılması, IATA'nın tarife belirleme rolünün azalması, serbestleşmenin tüm dünyada yayılması ve bayrak taşıyıcısı olarak kabul edilen milli havayollarının zaman içerisinde “özelleştirilme”si gibi birbiri ile ilintili çok önemli hususlara zemin hazırlamıştır (Gerede: 102-103).

İç hatlarda başlayan bu değişim politikası ABD'nin diğer devletlerle olan anlaşmalarını yeniden gözden geçirme ve her birini “açık pazar” haline getirme amacıyla farklı bir boyut kazanmış, böylece üçüncü ülkeleri de kendi görüşleri doğrultusunda anlaşmalar yapmaya veya bu anlaşmaları revize etmeye zorlamaya başlamıştır. 21 Ağustos 1978 tarihinde “Uluslararası Hava Ulaştırma Müzakereleri” başlıklı beyanında, ABD'nin bundan sonra ikili anlaşmalar kapsamında belirtilen amaçları şu şekildedir:

1. Tarifelerin belirlenmesinde yenilikçi ve rekabetçi fırsatların yaratılması, böylece seyahat edenlerin (tüketicilerin) ve onları taşıyanların (havayollarının) yeni ücret tarifeleri ve hizmet olanaklarıyla ihtiyaçlarının karşılanması,
2. Charter seferlere ilişkin kurallarda kısıtlamanın kaldırılması ve liberalize edilmesi,

3. Kapasite, frekans ve hat çizelgesi ile ilgili hususlarda kısıtlamaların kaldırılması ve tarifeli seferlerin kapsamının genişletilmesi,
4. Amerikan menşeli havayollarının uluslararası taşımacılıkta karşılaştığı haksız rekabet ve ayrımcılığın ortadan kaldırılması, yine uluslararası pazarda çoklu tayin edilebilme esnekliğinin kazanılması,
5. Durmaksızın/doğrudan sefer imkânlarıyla çok sayıda yolcu ve taşıyıcının uluslararası pazarda teşvik edilmesi,
6. Hava kargo hizmetlerinde rekabetçi yapıya ve gelişmeye izin verilmesi (Doganis, 2002: 53).

Bu amaçlarla ABD, üçüncü ülkelerle yeniden müzakereler dönemini başlatmıştır. İlk kez Hollanda ile 1978’de güncellenen anlaşmada, çoklu tayin ilkesi benimsenmiş, kapasite ve frekans kısıtlamaları kaldırılmış, 6. trafik hakkı kısıtlanmamış, charter seferleri limite bağlanmamış, tarifeler için başlangıç ülkesi kuralı benimsenmiştir. Hollanda’nın küçük bir ülke olmasının da söz konusu anlaşmanın liberalleşmesinde büyük etkisi olsa da, yine de ABD’ye sağlanan tarifeli sefer noktası ve beşinci trafik hakkı imkânı ile Hollanda’ya tanınan haklar aynı oranda belirtilmemiştir. Söz konusu liberal anlaşma diğer ülkeler ile daha sonra yapılacak müzakereler açısından bir taslak oluşturmuştur (Doganis, 2002: 54).

Daha sonra sırasıyla ikili liberalleşme eğilimlerini, farklı coğrafyalara (Asya Pasifik ve AB ülkeleri) kaydıran ABD, her bir bölgede farklı stratejiler geliştirmiş ancak nihayetinde liberal anlaşma adı altında pazar payını artırmayı ve yerini sağlamlaştırmayı hedeflemiştir. Böylece liberalizasyon akımı tüm dünya çapında yayılmaya başlamış, tarife, kapasite ve pazara giriş çıkış engellerinin kaldırılması yahut azaltılması konusunda ortak bir kanıya varılmıştır. Bu da özellikle havayolları açısından hareket etme imkânına ve anlaşmalar açısından yeni kurallar oluşturulmasına sebebiyet vermiştir.

Yeni model ve geleneksel tip anlaşmaların kıyaslaması aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

Tablo 3.1: Yeni model ve geleneksel tip anlaşmaların kıyaslaması (Doganis, 2002: 58).

Anlaşma Maddesi	Geleneksel İkili Anlaşma Tipi	Yeni Model İkili Anlaşma Tipi (serbest pazar anlayışı)
Pazara Erişim	Tarifeli sefer noktaları bellidir, 5.trafik hakkı kısıtlıdır, charter seferlere yönelik düzenleme bulunmaz.	Erişim açıktır, herhangi iki nokta arasında sefer düzenlenebilir, 5.trafik hakkı genişletilmiştir, charter seferlerinde sınırsız hak tanınmıştır.
Tayin	Tekli-nadiren çoklu tayin.	Çoklu tayin.
Kapasite	Kapasite çoğunlukla yarı yarıya paylaşılır yahut kararlaştırılır, kontrol olmasa da incelemeye tabidir.	Herhangi bir frekans veya kapasite kontrolü yoktur.
Tarifeler	Çift taraflı onay sistemi ve IATA prosedürleri izlenir.	Çift taraflı itiraz yahut başlangıç ülkesi sistemi uygulanır.

ABD'nin ikili müzakere seviyesinde seyrettirdiği “serbest pazar” (open market) politikası, 1990'lı yıllara gelindiğinde serbest semalar adı altında vücut bulmaya başlamıştır. Özellikle; iç hatlar pazarında doyuma ulaşılması ve rekabetin artması, bazı pazarlarda büyüme hızının yavaşlamasına ve Amerikan menşeli taşıyıcıların uluslararası arenada rol almak istemesine yol açmıştır. Bu da küreselleşme ihtiyacını ve havayollarının sivil havacılık otoritelerine liberalleşebilmek adına baskı yapma durumunu beraberinde getirmiştir (Gerede 2015: 105).

Bu kapsamda, ilk büyük atılım 1992'de -yine- Hollanda ile ABD arasında imzalanan ve uluslararası liberalizasyonda yeni bir aşama başlatan “Serbest Semalar Anlaşması” olmuştur. Bu anlaşmanın 1978 yılında imzalanan “Serbest Pazar Anlaşması”ndan farkı; hat çizelgesinin tüm noktalar açısından açılması, 5. trafik hakkında kısıtlamaların kaldırılması, havayollarının kod paylaşımı veya diğer ticari anlaşmalar yapma hususunda serbest olması ve hava aracı değişimine⁷⁶ izin verilmesidir (Doganis, 2002: 62). Her iki liberal anlaşma türünün ABD ile Hollanda arasında imzalanması tesadüf eseri değildir.

⁷⁶ “Change/break of gauge” terimi demiryolu taşımacılığından hava taşımacılığına geçmiş bir terimdir. Beşinci trafik hakkının kullanıldığı ara noktada uçak tipinin değiştirilmesi (daha büyük veya daha küçük uçak) söz konusudur, uçuş numarası aynı kalır.

Bu dönemde, deregülasyonla beraber özellikle ABD’de ilk 10 yılda düşen uçak bileti fiyatları, Avrupa’da henüz liberalizasyon gerçekleşmediğinden görece daha yüksek kalmıştır (Hassu, 2004: 14).

Avrupa’da mesafelerin kısa olması ve intermodal taşımacılık gibi imkânlar sayesinde Hollanda, küçük bir ülke olmasından dolayı iç hatlarda yakalayamadığı yolcu potansiyelini, ABD ile yaptığı liberal anlaşmalar ve düşük bilet fiyatları doğrultusunda avantaja çevirmiş, Avrupa’dan topladığı yolcularla Schiphol Havaalanını kendisine hub haline getirmiştir. Bir nevi Amerika’nın besleyicisi haline gelen KLM Havayolları, British Airways, AirFrance ve Lufthansa gibi büyük havayollarının arasından sıyrılmış, iç hatlarla besleyemediği ağını transit yolculara bırakmıştır.

ABD açısından bakıldığında ise, liberal politikalarını gerçekleştirebilmek adına kuşatmacı strateji izleyerek, ülkeleri bu yönde anlaşmalar yapmaya mecbur kıldığı Hollanda örneğinde açıkça görülmektedir. Talep kaybı yaşayan Almanya ve Belçika gibi Hollanda’ya yakın ülkeler de ABD ile anlaşma yapma açısından zorlanmıştır. Dahası, 1995 yılı itibarıyla değişen havacılık politikasının odak noktasını oluşturan “küresel uçuş ağları” ihtiyacı ile yeni bir sistemin doğmasına öncülük edilmiş, serbest semalar politikasının dünya çapında yayılması havayollarının işbirliklerine ve kendi aralarında kod koymalarına bağlı kılınmıştır. Yani, ABD taşıyıcıları ile kod paylaşımı anlaşımı yapılabilmesi yine ABD ile imzalanacak serbest semalar anlaşmasına tabi tutulduğundan, liberalizm olgusu bir noktada zorunlu hale getirilmiştir. Bu da, ABD’yi küresel pazarlara yön verebilecek noktaya getirmiş, AB tarafından duruma müdahale gecikmemiştir (Gerede, 2015: 104-107).

Tüm bunların haricinde, liberal sistemin getirdiği yeniliklere bakıldığında literatürde bir takım kazanımlar meydana geldiği görülmektedir. Bu kazanımlar kısaca şöyledir:

3.2.1 “Hub and Spoke” (Topla Dağıt) İş Modeli Sistemi

Normal sistemde havayolları seferlerini noktadan noktaya gerçekleştirirken, liberal dönemle beraber yaygınlaşan “topla dağıt” uygulaması, birden fazla havayolunun uçuş ağını ortak kullanıma açtığı çoklu sistemde vazgeçilmez bir unsur olmuştur (Gündoğdu, 2010: 14).

Havayolları bu uygulama sayesinde, “çevre (spoke)” havaalanlarından besleme yolu ile topladıkları lokal yolcuları “merkez (hub)” havaalanından dağıtarak ağ kurabilme veya mevcut ağlarını genişletebilme imkânına kavuşmuştur. Hizmet seçeneklerinin artırılması açısından etkin bir yöntem olan topla dağıt sistemi, ABD’de serbestleşme öncesi iç hatlarda kullanılmakta iken, serbestleşme sonrası hem dış hatlarda ABD tarafından hem de stratejik ittifak kavramına dâhil olan küresel havayolları tarafından yoğun bir şekilde uygulanmaya başlamıştır.

Günümüzde “ağ taşıyıcı” olarak kabul edilen havayolları bu sayede ağlarını genişletmekte iken, “düşük maliyetli taşıyıcı (low cost carrier)” olarak sefer düzenleyen havayolu işletmeleri halen noktadan noktaya sefer düzenleme mantığını koruyarak ve özellikle bu noktaları ikincil noktalar⁷⁷ olarak belirleyerek maliyetlerini düşük tutma eğilimindedirler.

3.2.2 Çok Taraflı Serbest Semalar Anlaşmaları

ABD’de başlayan deregülasyonun etkisi ile iki taraflı liberalleşme anlaşmalarının yerini son dönemlerde çok taraflı ve bölgesel liberal anlaşmalara bırakmakta olduğu görülmektedir.

ICAO’nun da güncel çalışmalarında belirttiği üzere, pazara erişimde kısıtlamaların azaltılması ile ülkeler, tüketiciler, havayolları, havaalanları ve ekonominin tüm unsurları bu durumdan faydalanacak olup, uluslararası hava taşımacılığı pazarına erişim ne kadar liberalize edilirse havacılık sektörünün küresel ekonomiye katkısı -çarpan etkisi sebebiyle- bir o kadar fazla olacaktır.

Bu nedenle, üçüncü ve dördüncü trafik haklarına ek olarak serbest semalar anlaşmalarının elementlerinden olan kapasite, tarife ve ticari işbirlikleri üzerinde devlet müdahalesinin azaltılması tüm sektör paydaşları için daha büyük ölçüde ekonomik faydaların sunulmasına imkân sağlayacaktır. Bu da, devletlerin etkin bir şekilde uygulayarak ivme kazandırdığı serbest semalar anlaşması mantığının ister

⁷⁷ Örneğin; İtalya’da Milan/Bergamo Havaalanı, Milan/Malpensa Havaalanı ile kıyaslandığında ikincil mahiyette kabul edilir, zira network taşıyıcıları tarafından Malpensa tercih edilmekte iken, düşük maliyetli taşıyıcılar tarafından daha düşük kapasiteli Bergamo Havaalanına seferler düzenlenmektedir.

ikili ister çoklu ister bölgesel seviyede olsun, mutlak suretle sürdürülmesi gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Bu kapsamda, çok taraflı liberal anlaşmaların en belirgin örnekleri özellikle trafik haklarının genişletilerek, mülkiyet/kontrol ilkesinin kısmen/tamamen kaldırılması yönünde olmuştur. Bölgesel düzeyde yapılan bazı önemli anlaşma çeşitleri aşağıdaki gibidir:

3.2.2.1 Maliat/Kona Anlaşması (Multilateral Agreement on the Liberalization of International Air Transportation)

2001 yılında çoğunlukla APEC (Asia Pacific Economic Cooperation) üyeleri tarafından oluşturulan bu anlaşma ile anlaşmaya taraf ülkeler arasında (ABD, Şili, Yeni Zelanda, Bruney Sultanlığı, Singapur, Moğolistan ve Samoa) mülkiyet kuralları dâhil olmak üzere, hat çizelgesinde tüm noktaların açılması, kargoda 7. trafik hakkı dâhil diğer trafik haklarının tanınması, çoklu tayin yetkisi, üçüncü taraf dâhil kod paylaşımı yapılabilmesi gibi birçok serbestlik tanıyan düzenlemeler gelmiştir.

3.2.2.2 CARICOM Anlaşması (Multilateral Agreement Concerning The Operation of Air Services within The Caribbean Community)

1996 yılında 14 ülke tarafından imzalanan, 3. ve 4. trafik haklarının çok taraflı, 5. trafik hakkının karşılıklı tanındığı, 6. trafik hakkı ve kabotajın hariç tutulduğu anlaşma çeşididir.

3.2.2.3 ASEAN Anlaşması (South-East Asian Nations Agreement)

Güney Doğru Asya ülkeleri kendi aralarında yarattığı işbirliği anlaşmaları havacılık sektörüne de yansıtılmış, hem yolcu hem de kargo açısından oluşturdukları çok taraflı liberal anlaşma ile kapasite ve mülkiyet kısıtlamaları kaldırılmış/rahatlatılmıştır.

3.2.2.4 Yamoussoukro Deklarasyonu

1988 yılında imzalanan, 1994 yılında revize edilen ve 2003 yılında yürürlüğe giren bu bildiri ile anlaşmaya taraf Afrika ülkelerin kendi aralarında birbirlerine 5. trafik haklı sefer düzenleme hakkı tanınmaktadır.

3.2.3 Havayolları arasında stratejik işbirliği⁷⁸ ittifakları ve ticari anlaşmalar

Özünde “ittifak” (alliance) sözleşmesi⁷⁹ barındıran stratejik işbirliği ittifakları, özellikle küresel nitelik barındıran havayollarının birleşme/devralma amacı gütmeksizin, bazı durumlarda kolaylık sağlamasına hizmet eder. Böylece “ulusallık ilkesi” ve “yabancı yatırım yasağı” sınırlamalarına takılmaksızın, hem işbirliği hem de rekabet ortamı yaratılır. Havayolları birleşmedikleri yahut birbirlerini devralmadıkları için hukuki statüleri aynı kalır ve bağımsızlıkları korunur. Ancak yine de normal bir işbirliğinden çok daha kapsamlı ve uzun süreli olması, teknik, ticari hususlarda ciddi paylaşımlar gerektirmesi mahiyetini yalın bir işbirliğinden birkaç adım ileri götürür.

Söz konusu ittifakların en belirgin bir diğer özelliği ise, havayolu işletmeleri diğer havayolları ile daha etkin bir rekabet sağlayabilmek için aynı çatı altında toplansa da, ittifak kapsamı dışındaki alanlarda birbirleri ile rekabet edebilmektedir ki bu da literatüre “ortaklaşa rekabet” (coopetition) kavramını kazandırmıştır. Rekabet (competition) ve işbirliği (cooperation) kavramlarında türetilen bu kelime, “rekabetçi işbirliği” olarak da ifade edilebilmektedir (Gündoğdu, 2010: 4).

Aslında, küresel ittifaklar henüz tüm dünya genelinde yaygınlaşmamış iken, havayolları kendi aralarında ikili bazda ve ulusal karakterde işbirliği gayretine girmişlerdir. Daha ziyade, teknik parça, uçak bakımı veya operasyonel amaçlara hizmet eden bu anlaşmalar, ittifaklaşmalar aracılığıyla ticari çehreye bürünmüş ve en basit seviyede kar paylaşımı, daha kompleks seviyede kod paylaşımı yahut alan kapatma ve türevleri şeklinde tezahür etmiştir (Doganis, 2005: 79).

Söz konusu ittifaklar, pazar ve maliyet merkezli ittifaklar, stratejik ve taktik ittifaklar, paralel ve tamamlayıcı ittifaklar şeklinde kendi aralarında çeşitli gruplara ayrılabilir. Havayollarının kendi aralarında yaptığı anlaşmalar daha ziyade

⁷⁸ Stratejik işbirlikleri, birleşme veya devralma olmaksızın, klasik yöntemlerin dışında, yeni pazar yaratmak amacıyla yapılan ortak yatırımlar ve uzun vadeli hareket birlikteliği olarak tanımlanabilir (Cengiz, 2013:127).

⁷⁹ Her ne kadar tanımı üzerinde tam bir mutabakata varılmamış olsa da, “iki veya daha fazla taşıyıcının ticari faaliyetlerinin koordinasyonu amacıyla, koordinasyonun gerekli kaldığı yer ve hizmetleri ve uçuş işletmelerinde kullanılan teknik ve ticari bilgiler ile fiziki imkânlarını birleştirdikleri sözleşme” olarak tanımlanabilir. İttifak sözleşmeleri, yoğun ve kapsamlı ticari bilgi ve işbirliği içerir (Cengiz, 2013:127).

operasyonel mahiyette ise (frekansları artırmak/pazar payını artırmak/kod paylaşımı/sık uçan yolcu programı anlaşmaları yapmak gibi) bu ittifak çeşidi pazar merkezi olarak adlandırılır.

Maliyet merkezli ittifaklarda ise maliyetlerin azaltılması hedeflenir (ortak girişim veya varlık paylaşımı anlaşmaları gibi).

Son ayrım, aynı hatta faaliyet gösteren havayollarının oluşturduğu paralel ittifak türü ile farklı hatların birbirine bağlanması suretiyle oluşan ve farklı hatlarda faaliyet gösteren havayollarının oluşturduğu tamamlayıcı ittifaklar⁸⁰ arasındadır (Gündoğdu, 2010: 16).

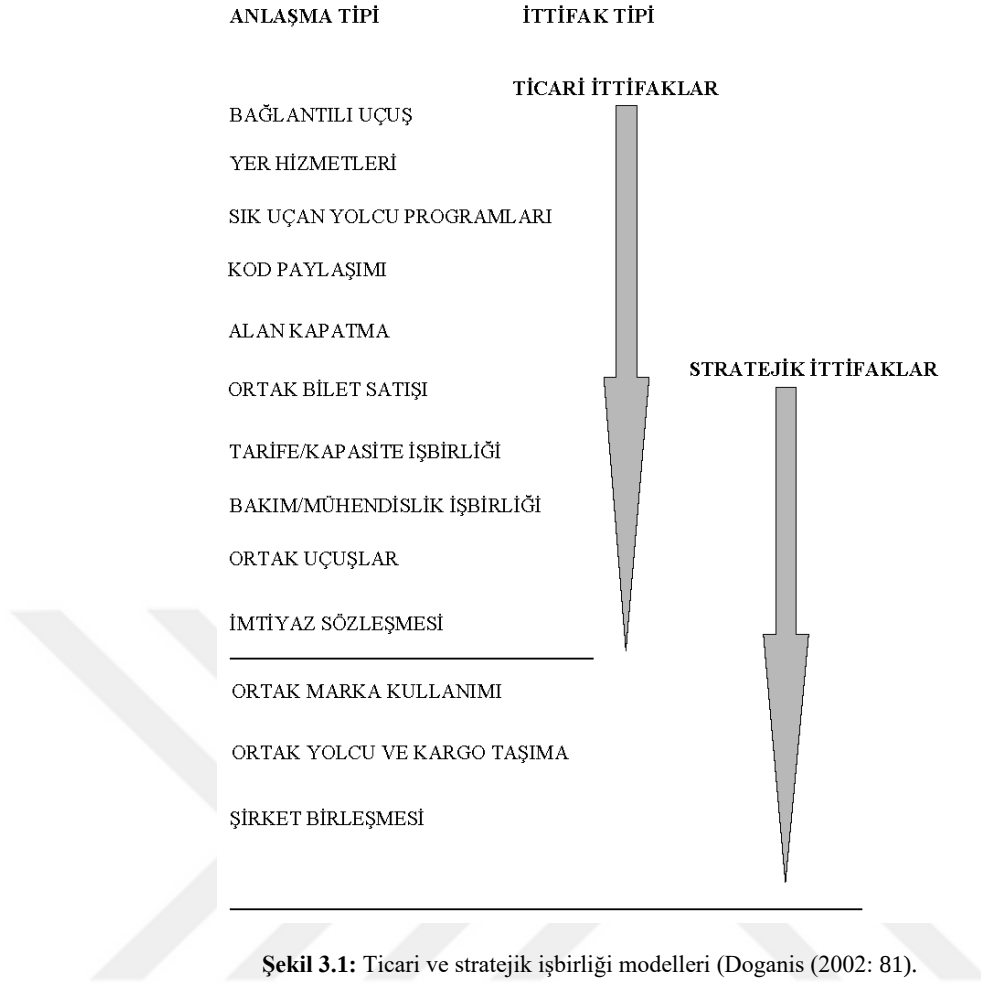
Bunun haricinde ittifaklar bölgesel, küresel veya hatta yönelik olarak kurulabilir. Günümüzde küresel bazda 3 çeşit ana ittifak grubu mevcuttur. Bunlar; 1997 yılında Air Canada, Lufthansa, Scandinavian Airlines System (SAS) tarafından kurulan Star Alliance⁸¹, 1998 yılında American Airlines, British Airways, Cathay Pacific ve Qantas tarafından kurulan Oneworld⁸² ve 2000 yılında AeroMexico, Air France, Delta Air Lines ve Korean Air tarafından kurulan Skyteam⁸³ İttifaklarıdır. Bu ittifakların pazara etkisi öylesine kuvvetlidir ki, küçük veya orta ölçekli havayollarını pazarda farklı bir segment geliştirmeye, “noktadan noktaya” anlayışını benimsemiş düşük maliyetli taşıyıcılar olmaya veya büyük havayolları ile franchise anlaşmaları yapmaya sevketmiştir.

⁸⁰ Tamamlayıcı ittifaklar alt pazarlarda fiyatların düşmesine ve toplumsal refahın artmasına yardımcı olur iken, paralel ittifaklar paralel pazarlarda fiyatların yükselmesine, diğer pazarlarda ise fiyatların düşmesine yol açmaktadır (Hassu, 2004: 55-56).

⁸¹ Erişim tarihi: 17.08.2015, http://www.staralliance.com/en/about/member_airlines.

⁸² Erişim tarihi: 17.08.2015, <http://www.oneworld.com/member-airlines/overview>.

⁸³ Erişim tarihi: 17.08.2015, <http://www.skyteam.com/en/About-us/Our-members>.



3.2.3.1 Bağlantılı uçuş anlaşmaları (interlining)

En temel seviyede ittifak oluşturma/işbirliği yapma şeklidir. Bu yöntemle, yolcuların tek bir biletle birden fazla havayolundan hizmet alması söz konusudur. Küçük ve orta ölçekli havayolları söz konusu anlaşma aracılığıyla büyük ölçekli havayollarının hizmet ağlarından yararlanarak hem hizmet ağını sağlamlaştırmakta hem de frekans sayısını artırmaktadır (Gündoğdu, 2010: 20).

İkili veya çok taraflı olarak yapılabilen bu anlaşmaların, çok taraflı imzalananları (Multi-carrier Interlining Traffic Agreement/MITA) IATA bünyesinde gerçekleştirilir.

Interline anlaşmalarının kod paylaşımı anlaşmasına benzeyen ve ondan ayrılan yönleri vardır. Bir hatta birden fazla taşıyıcı olması ancak tek bir anlaşma yapılması kod paylaşımı ile ortak özelliğidir. Fakat kod paylaşımı sözleşmelerini oluşturan marketing carrier (pazarlayan/akdi taşıyıcı) ve operating carrier (sefer icra eden/fiili

taşıyıcı) sıfatları burada oluşmaz, zira her taşıyıcının kendi taşıyıcı sıfatı mevcuttur (Cengiz, 2013: 121).

3.2.3.2 Sık uçan yolcu programları (frequent flyer programs)

Havayollarının sık uçan yolcuları kendilerine bağlı hale getirmek amacıyla oluşturdukları, yolculara çeşitli teşvikler sunan bir modeldir. İlk defa 1981 yılında American Airlines tarafından gerçekleştirilmiştir. Havayolları yolcularını ödüllendirme vaadiyle başta mil biriktirme olmak üzere başka avantajlar sunarak, hem kendilerine sadık yolcu kitlesi oluşturmakta hem de doluluk oranlarını garanti altına almaktadır (Gündoğdu, 2010: 18).

3.2.3.3 Bilgisayar rezervasyon sistemleri (computer reservation aystem/CRS)

Anında rezervasyon ve bilet kesim olanağı veren bu sisteme sahip olan havayolları, seyahat acentelerinde bilgisayar ekranının ilk sayfasında yer alarak avantajlı konumda olurlar. CRS ile uçuş ve ücret bilgilerinde ayrıntılı bilgi verme imkânı sağlanır, müşteriler farklı taşıyıcıların tarifeleri hakkında da bilgi sahibi olabilir, bu da rekabetin gelişimine önemli bir katkı sunar. Fakat bu olumlu katkı, CRS sahibi taşıyıcıların sistemi tarafsız bir şekilde kullanmasına bağlıdır (Hassu, 2004: 34).

3.2.3.4 Kod paylaşımı anlaşması (codesharing)

İlk kez ABD’de ortaya çıkan ve yine buradan AB’ye ve tüm dünyaya yayılan kod paylaşımı anlaşmaları, havayolu ittifaklarının kurulmasındaki en önemli faktörlerden biridir zira bir havayolunun hizmet ağının diğerine bağlanması suretiyle yolcuların en temel isteği olan kesintisiz uçuş imkânı sağlanmaktadır (Gündoğdu, 2010: 12).

1967 yılında kod paylaşımının ilk şekli, bölgesel bir havayolu şirketinin (Allegheny Airlines) American Airlines taşıyıcı kodunu⁸⁴ kullanmasıyla, bölgesel ve ulusal taşıyıcıların kendi aralarındaki işbirliği olarak ortaya çıkmıştır. Böylece, bölgesel havayolları -daha önce de ifade edildiği üzere- küçük ölçekli çevre (spoke) havaalanlarından, yoğun talep gören ve büyük gövdeli uçakların sefer düzenleyebildiği merkez (hub) havaalanlarına topla dağıt yöntemi ile yolcu taşımış, iki taşıyıcı arasındaki sözleşmesel ilişkiye istinaden de ulusal havayolu işletmesinin taşıyıcı kodu kullanılmıştır. Ancak 1978 yılında serbestleşmeye gidilmesiyle bölgesel ve ulusal havayolları arasındaki işbirliği boyut değiştirmiş, ulusal havayolları kendi aralarında seferlere kod koymaya başlamıştır. Avrupa’da ise topla dağıt ve bölgesel havacılık sisteminin henüz gelişmemesinden dolayı, AB’de yapılan ilk kod paylaşımı anlaşmaları ABD havayolları ile olmuştur (Cengiz, 2013: 10-11).

Tipik bir kod paylaşımında, bir taşıyıcı⁸⁵ bir başka taşıyıcının kendi kodunu kullanmasına izin verir, amaçlarına göre üç kategoride değerlendirilebilir, bu kategoriler “besleyici” (feeder), “bağlantılı” (connecting) ve “paralel” (parallel) kod paylaşımıdır:

a. Besleme Türü Kod Paylaşımı

Bölgesel havacılığın geliştiği ABD ve Almanya gibi ülkelerde görülen bu uygulamada, besleyici ve küçük ölçekte bir havayolu ve kodunu kullanarak sefer gerçekleştirdiği ulusal bir havayolu mevcuttur⁸⁶. Bu iki havayolu arasında ana-yavru şirket ilişkisi olabilir veya besleyici havayolu kendi başına bir şirket olup, kendine ait kodu bulunabilir. Ancak nihayetinde tüm uçuş boyunca tek bir kod kullanılır.

b. Bağlantılı kod paylaşımı

Uluslararası sefer gerçekleştiren taşıyıcının vardığı ülkede başka bir noktaya/başka bir ülkeye seyahat edecek yolcuları toplaması söz konusudur. Dış hat uçuşu takiben kod paylaşımli bir iç hat veya dış hat uçuş gerçekleştirilmektedir. Tek bir seferde birden fazla kod ve sefer numarası kullanılır. Örneğin, THY’nin New

⁸⁴ “Taşıyıcı kodu” (airline designator code), rezervasyon, tarife, biletlendirme gibi işlemlerde IATA tarafından tahsis edilen, iki karakter ve/veya üç harften oluşan ticari bir işarettir. (Örneğin, THY ve Pegasus’a IATA tarafından tahsis edilen taşıyıcı kodları sırasıyla; TK ve PC’dır).

⁸⁵ Taşıyıcılardan biri sefer için bilet kesebilir (akdi taşıyıcı), diğeri ise seferi icra edebilir (fiili taşıyıcı).

⁸⁶ Bu yönüyle imtiyaz anlaşmalarına (franchising) benzemektedir.

York-İstanbul hattındaki seferi Amerikan Havayolları'na ait (American Airlines) "AA" kodu ile bu seferi takip eden İstanbul-Narita hattındaki seferi kendi kodu olan "TK" ile gerçekleştirmesi bağlantılı kod paylaşımı uygulamasıdır. İç hat veya dış hat yolcularını toplayarak uçuşu beslemesi açısından besleyici türe benzerlik taşır ancak tek bir seferde birden fazla kod ve sefer numarası alması ile ondan ayrılır.

c. Paralel Kod Paylaşımı

Aynı hatta sefer icra eden iki veya daha fazla taşıyıcının, uçuşlarında birbirlerine ait kodlarını, aynı nokta ve aynı yönde kullanabilmesidir. Örneğin; İstanbul-Atina hattında THY 10.00'da, Aegean Airlines 14.00'da uçuş gerçekleştirirken, Aegean THY'nin 10.00'daki hattına, THY de Aegean'ın 14.00'daki hattına kod koyduğunda, THY ve Aegean birbirine alternatif sunar. Ancak bu uygulama rekabete aykırı sonuçlar doğurması en muhtemel kod paylaşım türüdür (Cengiz, 2013: 23-24).

3.2.3.5 Alan kapatma anlaşması (blocked space agreement)

Taşıyıcının belirli bir seferdeki kapasitesini (yolcu veya kargo) kısmen bir başka taşıyıcıya, tur operatörüne veya taşıma işleri komisyoncusuna ayırması söz konusudur. Cengiz'e göre, kod paylaşımı anlaşmalarında olduğu gibi koltuk sayısının akdi taşıyıcı (marketing carrier) açısından kapatılması, hatalı bir şekilde kod paylaşım sözleşmesi ile aynı tür sözleşme olarak değerlendirilmesine yol açmaktadır. Oysa ki, alan kapatma sözleşmelerinde kod kullanımı zorunlu değil iken, kod paylaşımı sözleşmelerinde bu unsur zorunludur.⁸⁷

Bu tür anlaşmalar, daha ziyade bir havayolunun bir havaalanında herhangi bir sebeple hizmet vermekte yetersiz olması halinde kullanılmakta olup, başka bir havayolunun dağıtım ağına kullanılması ile pazarda hâkimiyet ve gelirden artış sağlanmaktadır (Gündoğdu, 2010: 18).

⁸⁷ Cengiz, alan kapatma sözleşmelerinin nev-i şahsına münhasır bir "kira sözleşmesi" olduğunu ve deniz ticareti hukukunda uygulanan "kısmi çarter" kavramına denk geldiğini belirtmektedir. TSHK 118/1'de yer alan "uçanın bir bölümünün kiralanması" ifadesi bir nevi alan kapatma sözleşmesidir (Cengiz, 2013: 120).

3.2.3.6 Ortak sefer anlaşması (joint operation)

İki veya daha fazla taşıyıcının belirledikleri hatlarda, sefer ve maliyet gelirlerinin paylaşılmasını içeren bu anlaşmada, bir veya birkaç seferin icrası amacıyla ortak paylaşım söz konusudur, taşıyıcılar uçuş ekibi, ekipman, ikmal ve ikram gibi hususların belirlendiği bir hatta seferi birlikte icra eder.

3.2.3.7 Havuz anlaşmaları (pooling)

Şikago Konvansiyonun 77. maddesi kapsamında, akit iki veya daha fazla devletin, hava taşımacılığı ile ilgili ortak kuruluş kurarak, belirli hatlarda veya bölgelerde ortak havacılık faaliyetlerini gerçekleştirebileceği ifade edilmiştir. Havuz anlaşmaları, özellikle 2. Dünya Savaşı sonrasında Avrupalı taşıyıcılar tarafından maliyetlerin minimum seviyeye indirilmesi, ekipman ve uzmanlıklardan karşılıklı olarak yararlanılması ve yine bu anlaşmaya taraf taşıyıcılara daha geniş hizmet seçeneği sunma imkanı verilmesi gibi amaçlara hizmet etmiştir.

Günümüzde uygulandığında ise, anlaşmanın tarafları devletler değil, taşıyıcılardır ve kapsamı açısından genişleme söz konusudur. Sadece uçuş operasyonu değil aynı zamanda yer hizmetleri de anlaşma kapsamında olup, anlaşmaya taraf havayolları sefer düzenleyecekleri güzergâhları, haftalık frekans sayılarını, ücret tarifelerini ve ayrı gerçekleştirilen seferlerden elde edilecek karın paylaşımını da düzenlerler (Cengiz, 2013: 122).

Anlaşmaya taraf taşıyıcılar, birbirlerinin seferlerini CRS sistemine dâhil ederek, kendi seferlerinin dolu olduğu veya hiç sefer olmadığı günlerde ortaklarına yolcu devri yapabilmektedir (Gündoğdu, 2010: 21).

3.2.3.8 İmtiyaz anlaşmaları (franchising)

Anlaşmanın taraflarından biri “imtiyaz veren” (franchiser) büyük bir havayolu ve diğeri ise “imtiyazcı” (franchisee) küçük bir havayoludur. Franchise anlaşmasında küçük ölçekli havayolu “royalty fee” yani telif ücreti ödemeyi kabul ederek, büyük ölçekli havayolunun markasına ait özelliklerden yararlanma hakkını elde eder. Böylece, imtiyaz veren büyük ölçekli havayolu açısından markasının genişlemesi, küçük ölçekli havayolu tarafından beslenme, telif ücreti ile gelirini artırma ve ağını genişletme gibi avantajlar söz konusu iken, küçük ölçekli havayolu ise kendinden

daha üst bir marka adını kullanarak sefer düzenleyebilme, imtiyaz veren havayolunun “sık uçan yolcu” programından yararlanabilme ve yine bu havayolunun yolcularından beslenebilme imkanı bulur (ICAO, 2004: 4.8).

3.3 AB ’de Deregölasyon Süreci

ABD’de başlayan deregölasyon akımının AB’ye yansması düşük bilet fiyatları sayesinde gerçekleşmiş, bu durumdan zarar gören tüketiciler nedeniyle AB Komisyonu liberalleşme çalışmalarına başlamıştır.

Ancak AB’de deregölasyon, ABD’deki gibi hızlı bir şekilde değil aşamalı bir şekilde gerçekleşmiştir, zira ABD’de deregölasyon sonrası tekelleşme ve yoğunlaşmalar arttığından dolayı AB bu durumdan ders çıkararak kendi özelliklerine uygun şekilde hareket etmeyi, nihayetinde taşıyıcıların verimlilik artışını ve tüketicilerin yarar sağlamasını hedeflemiştir (Hassu, 2004: 7).

Bu kapsamda ilk liberalizasyon paketi 1987’de kabul edilmiş; tarife, kapasite ve tayin konusunda esneklik getirilerek pazara girişin kolaylaştırılması sağlanmış, ayrıca kapasite paylaşım anlaşmaları rekabete aykırı sayılarak yasaklanmıştır.

İkinci liberalizasyon değişikliği ise daha rekabetçi bir ortam yaratma amacıyla 1990’da kabul edilerek kapasite ve pazara erişimdeki kısıtlamalar daha da esnek hale getirilmiştir.

1993’te kabul edilen 3. değişiklik paketi ise, mülkiyet ve kontrolde ulusallık ilkesinin kaldırılmasını hedeflemiş, böylece ikili anlaşmalar yerini çok taraflı bir sisteme bırakmış, “topluluk taşıyıcısı”⁸⁸ kavramı ortaya çıkmıştır. 1997’de ise üye ülkelerin kendi aralarında iç hatlarda sefer yapabilme yani kabotaj hakkı tanınmış, böylece mal ve hizmetlerin serbest hareket edebilmesi doğrultusunda çok önemli adımlar atılmıştır.

⁸⁸ “Topluluk taşıyıcısı” (community carrier) kavramının gündeme geldiği “Yatay Anlaşma” (Horizontal Agreement) kapsamında, en önemli husus mülkiyet ve sahiplik ilkesinde AB tarafından –tek taraflı- değişikliğe gidilmesidir. Söz konusu anlaşma ile “ulusal havayolu” anlayışı yerini “topluluk havayolu” anlayışına bırakmış, AB üye ülkesi herhangi bir ülkede havayolu şirketinin teşekkül etmesi şartını, o havayolunun tayin edilmesi açısından yeterli görmüş, topluluk üyesi ülkelerden tayin edilecek havayollarının mülkiyet şartının aranma koşulu ortadan kalkmıştır.

Zaman içerisinde oldukça liberalleşen AB, üye ülkelerinin –özellikle başta Hollanda’nın- ABD ile yaptığı liberal anlaşmalar kapsamında verilen 5. trafik hakkı ile bölgesel hub konumuna gelmeye başlamış olmasını Komisyon tarafından değerlendirmeye almış ve konuyu 1998 yılında Avrupa Topluluğu Adalet Divanı’na (ATAD) taşımıştır.

2002 yılı itibariyle ATAD tarafından verilen kararda, ABD ile imzalanan ikili anlaşmalarda pazara giriş hakkının sadece anlaşmaya taraf olan üye ülke tarafından kullanılması ayrımcılık olarak kabul edilmiş ve AB Hukukuna aykırı bulunmuştur. Bu karar sonrası Komisyon taslak bir anlaşma modeli geliştirerek (Yatay Anlaşma), üye ülkelerin söz konusu anlaşma kapsamında hem kendi aralarında olan anlaşmaları hem de üçüncü ülkelerle olan anlaşmalarında değişiklik yapmaya zorlamıştır (Gerede, 2015: 76).

3.4 Türkiye’de Deregülasyon Süreci

Türkiye’de deregülasyon açısından dönüm noktası 1983 ve 2003 yılı sonrası olmak üzere iki ayrı kısımda ele alınabilir.

14.10.1983 tarihinde 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu ile Türkiye’de havacılık sektörü büyük bir değişim içerisine girmiş, sektör kısa süre içerisinde hızlı bir büyüme göstermiştir. Bu büyümenin ilk adımı, ilgili kanun ile özel havayollarının kurulmasına izin verilmesi ile atılmıştır. Bunun yanı sıra çıkarılan Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A) ile yeni kurulan havayolu işletmelerinin pazara giriş koşulları düzenlenmiştir. Bu şekilde engellerin kaldırılması, bir müddet de olsa piyasayı canlandırmış ve 1983-1992 yılları arasında sektöre 22 özel havayolu şirketinin girmesine vesile olmuştur (Gerede, 2015: 173).

Sektörel değişim çerçevesinde, “bayrak taşıyıcı” olarak kabul edilen milli havayolu Türk Havayolları tarafından gerek filo, gerek hizmet standartları açısından modernizasyon ve standardizasyona gidildiği ayrıca iç hat taşımacılığından ziyade uluslararası taşımacılığın tercih edilmeye başlandığı görülmüştür. Bunun yanı sıra, diğer havayolları da sayı, filo ve piyasa payı açısından pazarda ciddi artış göstermeye başlamıştır. Ancak, sermayeye ilişkin ve operasyonel sıkıntılar, altyapı imkânlarında eksiklik, uzman personel yetersizliği gibi hususlardan dolayı büyük bir kısmı iflas etmek durumunda kalmıştır (Korul, 2003: 41).

Sektördeki değişimin etkileri, kurumsal anlamda da değişikliğe gidilmesine neden olmuş, Ulaştırma Bakanlığına bağlı olarak kurulan ve havacılık faaliyetlerinin yürütüldüğü Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı'nın 1987 yılında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü şeklinde revize edilmesine yol açmıştır.

Bu gelişmelerin yanı sıra, 1989 yılında özel havayolu şirketlerinin bir araya gelerek Türkiye Özel Sektör Havacılık Derneği'ni (TÖSHİD)⁸⁹ kurması, 1990'lı yıllardan itibaren başlayarak THY'nin özelleştirilmeye⁹⁰ başlaması 2000'li yıllara kadar havacılığın monopol yapısını kırmaya başlayan önemli etkenler olarak kabul edilmiştir. Ancak 1983 yılı sonrası serbestleşme düzeni, iç hatlardan ziyade, dış hatlar taşımacılığının gelişmesine katkıda bulunmuş, özel havayolu şirketlerinin charter⁹¹ seferlere yönelmesine sebep olmuştur.

2000'li yıllarda boy gösteren ulusal ve uluslararası gelişmeler (2001 yılında ülkede yaşanan ekonomik kriz ve ABD'de meydana gelen terör saldırıları) havacılık sektörünü hem iç pazarda hem dış pazarda oldukça etkilemiş, yolcu ve kargo trafiğinde ciddi bir azalma yaşanmıştır. Böylece yeniden gündeme gelen liberalleşme politikası, 20 Ekim 2003 tarihi itibarıyla iç hatların özel havayolu işletmelerine tamamen açılması ile vücut bulmuş, bunun yanı sıra piyasada rekabeti artıracak diğer unsurlar (havaalanı kullanım ücretlerinin azaltılması, ek vergilerde indirimle gidilmesi, bir takım teşviklerin sağlanması gibi) oluşturulmuştur. Böylece, Türk sivil havacılığı 2004 yılında muazzam bir büyüme sergilemiş, AB'de son 10 yılda büyüme %10'un üzerine çıkmazken, Türkiye'de bu oran 2004'te %30.7 ve 2005'de

⁸⁹ TÖSHİD'in kuruluşu ile özel sektör sivil havacılık kuruluşlarının uçuş ve yer emniyetine daha fazla önem vermesi, sektörün ekonomik yönden dengeli ve sağlıklı büyümesine katkıda bulunulması ve uluslararası platformda Türk sivil havacılık işletmelerinin rekabet edebilmesi hedeflenmiştir. Bu sayede devletin elinde bulunan yer hizmeti şirketlerinin özelleştirilmesine, yap-işlet-devret modeliyle de havaalanı terminal işletmeciliği özel sektöre devredilmesine başlanmıştır (Ateş, v.d., 2006: 3-4).

⁹⁰ THY, 22 Ağustos 1990 tarihli 90/822 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile özelleştirme kapsamına alınmış ve %1,8 oranındaki hissesi halka arz yöntemiyle özelleştirilmiştir. 2004 yılında İdarenin elinde bulunan %23'lük, 2006 yılında ise %28,75'lik hisse halka arz edilerek THY sermayesinin toplamda %51'i özelleştirilmiş, kamu payı %49'a düşürülmüştür (Erişim tarihi: 08.06.2015, http://www.oib.gov.tr/portfoy/thy/thy_index.htm).

⁹¹ 1980'li yıllarda kurulduktan sonra dış hat pazarına yönelen özel havayolu işletmeleri, ekonomik düzenlemeler açısından daha serbest oldukları Avrupa charter pazarına odaklanmıştır. Özellikle, Avrupa'da yaşayan Türk göçmen işçilerin havayoluna yönelmesiyle havayolu işletmeleri, başta Almanya olmak Fransa, İngiltere ve Hollanda charter pazarlarında faaliyet göstermiştir (Gerede, 2015:180).

%23.3'ü bulmuş, bu da Türkiye'yi havayolu taşımacılığında en hızlı gelişen ülkelerden biri durumuna getirmiştir (Günel, 2010: 214).

İç hatlarda seferlerin serbestleştirilmesi ile 20 Ekim 2003 yılında ilk olarak Fly Havayolu⁹², ardından sırasıyla Onur Havayolları, Atlas Jet, Pegasus Havayolları, SunExpress, Anadolu Jet⁹³ ve Borajet havayolu işletmeleri pazara girmiştir. Bundan önce devlet sahipliğinde tek bir havayolu işletmesinin faaliyet gösterdiği pazara 7 yıl gibi kısa bir süre içinde 7 havayolu işletmesi dâhil olmuş, pazar rekabete açılmıştır (Gerede, 2015:188).

Yine bu gelişmelere paralel olarak kurumsal açıdan yapılan bir başka değişiklik 2005 yılına kadar Ulaştırma Bakanlığının Ana Hizmet Birimi olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün, bu tarihte yürürlüğe giren 5431 sayılı “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunu” ile mali açıdan özerk hale getirilmesi olmuştur.⁹⁴

İlgili kanunun⁹⁵ 4. maddesinde havacılık sektörünü ve rekabeti yakından ilgilendiren birçok madde düzenlenmiştir. Bu düzenlemeler aşağıdaki gibidir:

- a) Sivil havacılık faaliyetlerinin kamu yararına, ekonomik ve sosyal gelişmelere ve millî güvenlik amaçlarına uygun olarak düzenlenmesi ve gelişmesini sağlamak amacıyla, Bakanlık tarafından oluşturulacak politikaları uygulamak ve takip etmek,
- b) Sivil havacılık faaliyetlerinin uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarında düzenlenmesini, sürdürülebilirliğini ve gelişmesini sağlayacak esasları tespit etmek,
- c) Uluslararası sivil havacılık alanındaki gelişmeleri takip etmek, ilgili uluslararası kuruluşlara üye olmak,..., bu kuruluşlarla iş birliğinde bulunmak; üyesi olduğumuz uluslararası kuruluşlarca kabul görmüş kural ve standartların güncel olarak uygulanması için gerekli düzenlemeleri yapmak ve uygulanmasını sağlamak,
- d) Sivil havacılık faaliyetlerine yönelik mevzuata aykırı eylemlerin önlenmesi amacıyla gerekli tedbirleri almak,

⁹² Fly Havayolu işletmesi günümüz itibariyle pazarda faaliyet göstermemektedir, mevcut durumda iç ve dış hatlarda sefer düzenleyen havayolları için bkz: http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/havaalanlari/Havayolu_isletmeleri.pdf.

⁹³ AnadoluJet ayrı bir havayolu işletmesi değil, THY'nin iş modeli çerçevesinde 2008 yılında oluşturduğu alt markasıdır. Bu nedenle de uçuşlarında TK kodu kullanılmaktadır. AnadoluJet ile Ankara hub olarak seçilmiş ve daha düşük bilet fiyatları ve maliyetle Anadolu şehirlerinin birbirine bağlanması sağlanmıştır. Böylece hem THY'nin marka itibarı korunmakta, hem de ülke içi ihtiyaçlara cevap verilebilmektedir.

⁹⁴ <http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1--tarihce>.

⁹⁵ Erişim tarihi: 08.06.2015,, <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=1.5.5431&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=5431%20>.

- e) Türk hava sahası ve uluslararası anlaşmalar gereğince hizmet sorumluluğu üstlenilen uluslararası hava sahalarının kullanımına ilişkin strateji ve politikalara esas teşkil edecek ilkelerin belirlenmesine yönelik çalışmalar yapmak,
- h) Yurt içinde ve yurt dışında hava ulaştırma faaliyetlerinde bulunmak isteyen Türk ve yabancı gerçek veya tüzel kişilere verilecek izinlerin esaslarını ve şartlarını hazırlamak, gerekli görülmesi halinde ilgili bakanlık ve kamu kurum ve kuruluşları ile koordinasyonu sağlamak,
- i) Sivil hava ulaştırması konusunda ülke politikalarını belirlemek; ikili ve çok taraflı anlaşmaların çalışmalarına katılmak ve bunları sonuçlandırmak,
- n) Sivil havacılık alanında faaliyette bulunan ve kurallara aykırı hareket eden gerçek ve tüzel kişilere uygulanacak idari ve teknik yaptırımlara ilişkin esasları belirlemek ve bunlar hakkında yasal işlem yapmak,
- s) Genel Müdürlüğün hizmet alanı, görev ve yetkileriyle ilgili konularda Bakanlıkça belirlenen esaslar dâhilinde, diğer kamu kurum ve kuruluşları ve mahalli idarelerle gerekli iş birliği ve koordinasyonu sağlamak.

Hem sektörel hem de kurumsal yapı değişikliğine gitmiş olan Türk sivil havacılığı, ulusal anlamda gerçekleştirdiği serbestleşmenin yanında, uluslararası platformda geçen zaman içinde daha da gelişerek, yeni ve revize edilen anlaşmalarla frekans artışı, yeni uçuş noktaları, çoklu tayin ilkesi yanı sıra kargo taşımacılığı, kod paylaşımı, bakım ve eğitim alanında işbirliği yapılmasına dair maddeleri de uhdesine ekleyerek diğer ülkeler ile arasındaki sosyal, ekonomik ve ticari ilişkilerin gelişmesine önemli katkı sağlamıştır.

2014 ve 2015 yıllarında sonuçlandırılan 7 yeni anlaşma ile ikili havacılık anlaşmalarının sayısı 165'e yükselmiştir. Bu kapsamda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün deregülasyon faaliyetlerince iç ve dış hatlarda rekabet ortamını korumanın yanı sıra ikili havacılık anlaşmalarına yönelik hedefinde, ICAO'ya üye 191 ülkenin⁹⁶ tümüyle ikili havacılık anlaşması imzalamak yer almaktadır.

Bunun haricinde Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) ve Avrupa Hava Seyrüseferi Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL) üyesi olan Türkiye uluslararası ve bölgesel düzeyde de birçok ortak çalışma içinde yer almaktadır. Türkiye, halen ECAC, EUROCONTROL, ICAO, JAA-TO, D8 Sivil Havacılık Komisyonu gibi kuruluşlarda aktif yönetim görevlerini de yürütmektedir.

⁹⁶ Erişim tarihi: 08.06.2015, <http://web.shgm.gov.tr/tr/uluslararasi-iliskiler/2188-uluslararasi-iliskiler>.

İç faktörler kadar dış faktörlerin de etken olduğu piyasada deregülasyon sürecinin ortaya çıkardığı büyüme potansiyeli, Türkiye'nin her anlamda karşısına çıkan jeopolitik konumunun önemini havacılık alanında bir kez daha gözler önüne sermiş, bu noktada İstanbul'un havacılık alanında "hub" olarak belirlenmesi ve "hub and spoke" sisteminin ana aktörü olması diğer havayolları ile rekabet açısından ciddi bir avantaj yaratmıştır.

2014 tarihli Türkiye Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu'na göre ülkemiz sivil havacılık sektörünün gelişimi açısından yapılan SWOT Analizine⁹⁷ göre ön plana çıkan önemli hususlar aşağıdaki gibi özetlenebilir:

Tablo 3.2: Türk sivil havacılığının SWOT analizi (TOBB, 2014).

Güçlü İçsel Yönler	Zayıf İçsel Yönler
→ Türkiye'nin coğrafi konumu, İstanbul'un çok önemli bir "hub" olma özelliği → Gelişen, büyüyen ekonomi ve sivil hava ulaştırma sektörü → Sivil havacılık sektöründe daha rekabetçi ortam, Kamu-Özel Sektör ortaklıklarının olumlu etkisi, piyasaya giriş-çıkış serbestisinin ve know-how birikiminin artması → Sivil havacılık sektörüne verilen politik destek ve hava ulaşımının toplum içinde yaygınlaştırılması için yapılan çalışmalar	→ Sektördeki kuruluşlar arasında iletişim ve koordinasyon eksikliği → Altyapı eksiklikleri ve sorunları → Sektöre ilişkin Master/Stratejik planlamanın yapılmaması → Sektöre nitelikli personel sağlamada karşılaşılan sorunlar → Sivil havacılık eğitiminde eksiklikler → Mevzuata ilişkin sorunlar
Dışsal Fırsatlar	Dışsal Tehditler
→ Coğrafi konum avantajı sayesinde bölgesel merkez ve hub olma fırsatı Kargo taşımacılığının gelişme potansiyeli → Kargo taşımacılığının gelişme potansiyeli → Ulaşım modlarının birbirini destekleme potansiyeli → Uluslararası işbirliği olanaklarının artması	→ Dış politik gelişmelerin potansiyel etkileri → Ekonomik krizler → Sivil havacılık eğitiminde mevcut sorunlar → Hava ulaşımı ve alternatif ulaşım projelerinin bütünleşik olarak uzun vadeli planlama yapılmadan hayata geçirilmesi Petrol fiyatlarındaki dalgalanmalar → İnovasyon eksikliği

⁹⁷ SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats - Güçlü yönler, Zayıf yönler, Fırsatlar, Tehditler) Analizi, bir projede ya da bir ticari girişimde kurumun, teknolojinin, sürecin, durumun veya kişinin güçlü ve zayıf yönlerini belirlemekte, iç ve dış çevreden kaynaklanan fırsat ve tehditleri saptamak için kullanılan bir tekniktir.

3.4.1 Deregölasyon ve Liberalizasyon Dönemi ile Ticari Anlaşmaların Havacılık Sektörü Açısından Uluslararası ve Ulusal Düzende Değerlendirilmesi

Mevcut havacılık sisteminin temel taşlarının oturması deregölasyon ve liberalizasyon hareketleri ile sağlanmış, bu sayede devletler ve onların sahipliğinde olan havayolu işletmeleri yerini rekabete ehil ve kendi sermayelerini haiz havayolu işletmelerine bırakmaya başlamıştır.

ABD’de ortaya çıkan ve küresel bazda tüm sistemi etkileyen deregölasyon akımı, devletlerin liberal politikalara ve bu politikaları destekleyen argümanlara sahip olmasına yol açmış, bu durum serbest pazar anlayışını havacılık sektöründe serbest semalara geçiş şeklinde etkilemiştir.

Sadece devletlerarasında yapılan anlaşmaları değil aynı zamanda havayollarının kendi aralarında var olan ilişkilerini etkileyen ve bu ilişkileri bir adım öteye taşımaya yardımcı olan söz konusu dönem ile beraber yeni anlaşma ve stratejik birlik çeşitleri ortaya çıkmaya başlamış, havayolu işletmelerinin asıl amacı salt taşıma hizmeti olmaktan çıkmıştır. Kendi aralarında kurdukları ittifaklar aracılığı ile tüm dünyada küresel marka algısı oluşturan ve güçlerini birleştirerek müşteri potansiyelini garantilemek isteyen havayolu işletmeleri, sektöre yeni rekabet çeşidi sunmuştur.

Ülkemiz açısından bakıldığında ise deregölasyon ve liberalizasyon hareketlerine özellikle 2003 yılı ve sonrası itibariyle daha hızlı reaksiyon verildiği, serbest rekabetin oluşturulmasına zemin hazırlayan iç ve dış hatların bütünüyle Türk menşeli taşıyıcılara açıldığı, “milli havayolu” anlayışından yavaş yavaş uzaklaşıldığı ve aynı zamanda gerek kurumsal gerek sektörel yapıda önemli değişikliklere gidildiği görülmektedir.

Gelinen noktada, devletler tarafından uluslararası anlamda liberalizasyon çalışmalarına devam edilmekte olduğu ve bu çalışmaların tüm sektörü olumlu yönde etkileyecek şekilde planlandığı gözlemlenmektedir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

SONUÇ VE ÖNERİLER

Havacılığın sadece bir bölümünün ele alınabildiği bu çalışma ile en başından itibaren havacılık sektörüne yönelik düzenlemelerin neler olduğu ve ne gibi etkiler doğurduğu anlatılmaya çalışılmış, adeta çarpan etkisi yaratan bu düzenlemelerin hem ulusal hem de uluslararası havacılık pazarında yansımalarının ortaya çıkardığı sonuçların gösterilmesi amaçlanmıştır.

Bir yanda devletlerin vazgeçilmezi olan hükümrancılık hakkı, diğer yanda ticari kazanç mantığı iki yüksek menfaati bir araya getirmiş ve bu sebeple taraflar ya “consensus” (ortak karar) ya da “consent” (rıza) ilkesine göre hareket etmek durumunda kalmıştır. İlk kez çok taraflı olarak Paris Konvansiyonu ile hükme bağlanan ve ardından Şikago Konvansiyonu ile tekrarlanan, devletlerin kara sahası üzerinde yer alan hava sahasına yönelik hükümrancılık hakkı ve geri kalan tüm emniyet/güvenlik unsurları devletlerin oybirliğinde kararlaştırılmış ancak ikili ticari ilişkiler devletlerin rızasına ve karşılıklılık esasına bırakılmıştır. Bu durumun ilk etapta yarattığı en büyük sonuç ise devletlerin kendi aralarında ikili anlaşmalar yaparak yeni bir sistem meydana getirmiş olmasıdır. Bu da devamında rekabet unsurunu doğurmuş ancak rekabete hazır zemini yaratmak zaman almıştır.

Havacılığın Anayasası olarak kabul edilen Şikago Konvansiyonu ile hükümrancılık hakkı kadar önemli daha birçok madde düzenlenmiş, bunlardan özellikle sırasıyla “tarifesiz sefer düzenleme hakkı, tarifeli hava servisleri ve kabotaj” maddeleri sivil havacılıkta ekonomik faaliyetleri yakından ilgilendirmiştir.

1945 yılında Konvansiyonun imzalanması ile hava trafik hakları iki grupta değerlendirilmiş, ticari haklar içeren trafik haklarının çok taraflı olarak düzenlenmesinin bu aşamada mümkün olmadığı gözler önüne serilmiş ve ikili anlaşmalar dönemi başlamıştır.

İkili anlaşmaları standardize eden ilk model anlaşma ABD ile İngiltere arasında 1946 tarihli Bermuda Anlaşması ile oluşturulmuş, bu anlaşma daha sonra birçok devlet açısından örnek olmuştur. Dönemin teknolojik ve siyasi unsurlarından etkilenen bu anlaşma türü ve geri kalan tüm anlaşmalar kabaca havayollarının iki ülke arasında var olan havayolu pazarına erişim/girişin nasıl sağlanacağı ve kapasite/fiyatın nasıl belirleneceği ekseninde oluşturulmuştur.

Böylece, havayolları hem pazara girmeden önce hem de girdikten sonra gerek uluslararası ikili/çoklu anlaşmalar gerekse ulusal mevzuatlarla bir takım kısıtlamalara tabi kılınmış, bu da havacılık sektörü açısından regüle edilmiş bir piyasa yapısı meydana getirmiştir.

Yeni kurulmaya başlayan ve finansmanı kendi başına yeterli olmayan havayolu şirketlerinin devlet desteği ile “bayrak taşıyıcısı” adı altında pazardan pay almaya başlaması, zamanla rekabetten uzak monopol piyasa anlayışını ve devamında bu anlayışın kırılması güçlüğüne beraberinde getirmiştir. Zira devletler için birer prestij unsuru olan milli havayolları tarafından gerçekleştirilen seferler, ekonomik anlamda ülkeye ciddi katkılar sunmaya ve büyük ölçüde kar sağlamaya yardımcı olmuştur.

Bunun yanı sıra, devletlerin jeopolitik, ekonomik ve teknolojik açıdan gelişmişlik düzeyi sektöre fazlasıyla yön vermiş, bu noktada güçlü devletlerin, daha az korumacı tutum sergilemesi hem doğrudan hem de dolaylı olarak muhataplarını etkilemiştir.

Genel itibariyle anlaşmalar trafik hakları, hat çizelgesi, tayin edilme, tarife ve kapasite başlıkları altında şekillenmiş, bu unsurlar dâhilinde yapılan anlaşmalar, Bermuda I ve Bermuda II anlaşmaları ile revizyona uğramış, ancak havacılık sektöründe esas köklü değişiklik 1979 yılında ABD öncülüğünde başlatılan deregülasyon hareketi ile gerçekleşmiştir. Aynı zamanda serbestleşme olarak da adlandırılan bu durum, devamında bir politika olarak liberalleşmeyi getirmiş ve etkileri sadece ABD’de değil kısa süre içinde önce AB’de ve sonra dünyanın her yerinde görülmeye başlamıştır.

Deregülasyon neticesinde bilhassa pazara erişim, giriş, tarife ve kapasite gibi hususlarda daha liberal hükümler içeren anlaşmaların imzalanması ile havayolu şirketlerinin hem kendi aralarında ve hem de diğerleri ile rekabet edebilme imkânı ortaya çıkmış, bu durum ürün farklılaştırılmasından, bilet fiyatlarının düşmesine ve yeni iş modellerinin ortaya çıkmasına kadar birçok yeniliği doğurmuştur. Özellikle

“hub and spoke” sisteminin ve havayolları ittifaklarının oluşturulması bu dönemle başlamış, uluslararası anlaşmalar kadar havayollarının kendi aralarında yapmaya başladığı ticari anlaşmalar da rekabete yön verir olmuş, liberalleşme sonucu devlet desteğinden mahrum kalan bir kısım havayolları için sona gelinmiş, piyasaya yeni girenlerin sayısı artmaya başlamıştır.

Küreselleşme, deregülasyon ve liberalizasyonun etkisi ile kendilerine yeni pazarlar arayan ABD menşeli havayolları açısından 1990’lı yılların başından itibaren anlaşmalarda kısıtlamaların tümüyle kaldırılması amacıyla serbest semalar uygulamasına geçilerek bir nevi serbest ticaret alanı yaratılmak istenmiş, özellikle transatlantik uçuşlarında AB’deki potansiyeli değerlendirebilmek amacıyla ABD tarafından başta 5. trafik hakkı olmak üzere, çoklu tayine izin veren liberal bir hat çizelgesi önerilmiştir. ABD’nin özellikle Hollanda ile bu çerçevede yaptığı anlaşma ile AB içerisinde hub oluşturması ve ikili olarak tarafların birbirinden beslenmesi AB’nin dikkatini çekmiş ve liberalizasyon çalışmalarına bu durumu da ekleyerek yön vermiştir. Böylece AB kendi sınırları içindeki pazara giriş engellerini kaldırırken, üçüncü ülkelerle, kendi havayolu şirketlerinin tayininde hakiki mülkiyet ve etkin kontrol şartı aramayan -fakat üçüncü ülkeler bakımından devam eden- “Yatay Anlaşma” çatısını oluşturmuş ve ABD ile Serbest Semalar Anlaşması imzalamıştır.

Bu durumun ortaya çıkardığı bir diğer önemli sonuç, serbest semalar anlayışının çok taraflı anlaşmalara uyarlanması ve özellikle trafik hakları, tarifeli sefer noktaları ve mülkiyet/kontrol hususlarının bu anlaşmayı imzalayanlar arasında oldukça liberal hale getirilmesi olmuştur. Özellikle ekonomik veya siyasi anlamda ortak amaçlara sahip devletlerin kendi aralarında oluşturdukları bölgesel işbirlikleri aracılığıyla imzalamaya başladıkları bu anlaşmalar ile, üçüncü ülkeler açısından aranan pazara erişim ve giriş koşulları esnetilmiş böylece yeni bir pazar ve rekabet ortamı oluşturulmaya başlanmıştır.

Türkiye’de ise süreç benzer düzlemde ilerlemekle beraber, havacılığın ülkede gelişimine tabi olarak ABD ve AB’ye göre daha geriden takip edilmiştir. 1983 ve 2003 yıllarında iç hatların serbestleştirilmesi ile başlayan deregülasyon hareketine asıl tepki 2003 yılı ve sonrası itibarıyla verilebilmiştir. Zira ilk etapta Türk taşıyıcılarının pazara giriş engelleri her ne kadar belli bir ölçüde deregüle edilmiş olsa da sektör ilerleyen yıllarda ulusal mevzuatta getirilen değişiklikler ile reregüle edilmiş, bu durum gerçek bir serbestleşme hareketi olarak değerlendirilememiştir.

2003 yılında iç hatların bir kez daha serbestleştirilmesini müteakip 2006 yılında bayrak taşıyıcısı Türk Havayollarının %51'lik kısmının özelleştirilmesi ile gerçek anlamda rekabet ortamı yaratılmaya başlanmış, bugüne kadar piyasaya giremeyen yahut girse de kendisine barınmak için uygun zemin bulamayan havayolu şirketleri rekabet edilebilir bir piyasaya kavuşmuştur.

Yukarıda izah edilmeye çalışılan hususlar ışığında bir sonuca varmak gerekirse, devletlerin en başından beri havacılık alanında sağlamaya çalıştığı yeknesaklık hayalinin, trafik haklarının çok taraflı olarak tahsis edilememesi gerçeği ile bozulduğu, bunun üzerine devletlerin kendi aralarında ikili ilişkiler başlattığı ve bu sayede rekabet ortamının gerek teknolojik gerek ekonomik gerekse siyasal gelişmelerden etkilenecek zaman içerisinde oluşturulmaya başlandığı görülecektir.

Diğer ulaşım türlerinin tarihi gelişimine bakıldığında kıyas kabul etmez bir farka sahip olan havayolu taşımacılığı, çok kısa süre içerisinde bir dizi kurallar silsilesi yaratabilmiş ve kendisine özgü yeni bir lisan oluşturabilmiştir. Halen bu kurallar oluşturulmaya veya yeniden düzenlenmeye devam etmektedir, değişen şartlar, yaşanan olaylar, teknolojik gelişmeler ve küreselleşmenin sonucunda regülasyon, deregülasyon ve reregülasyon sistemi devri daim edecektir.

Devletlerin bu yönde oluşturdukları politikalara bakıldığında, havacılıkta güçlü ve ekonomik yönden gelişmiş olanların serbest piyasa, tam rekabet ve liberalizasyonu savunduğu, diğerlerinin ise fazlasıyla korumacı ve kısıtlı bir rekabet anlayışı içerisinde olduğu görülmektedir. Ancak yine de bu durum bize resmin bütününe gösterememektedir zira ne kadar güçlü olsa ve pazara erişimi kolaylaştırırsa da, liberalleşmeyi, pazara girişte mülkiyet/kontrol kısıtına tabi tutan ve ısrarla bu kuralı koruyanlar gibi, pazara erişimi oldukça zor olan ancak pazara girişteki bu kısıtı kaldıran devletlerin varlığı da söz konusudur.

Bu noktada söz konusu politikalara yön veren en büyük unsurun yeri geldiğinde siyasi ancak çoğunlukla ticari zihniyet olduğu söylenebilir. Geçmişte devletlerin kendilerini savunma amaçlı kullandığı hava araçlarının zaman içerisinde önce posta daha sonra yolcu ve kargo taşımaya başlaması ile gelişen havayolu pazarı, günümüzde –ütopik bir yaklaşım olan- tam rekabet piyasasına yaklaştırılmaya en azından monopol sistem mantığından çıkarılmaya çalışılmaktadır.

Bu duruma yardımcı olan bir diğer önemli husus, devletlerin iki veya çok taraflı olarak imzaladıkları anlaşmaların yanında havayollarının kendi aralarında

yapmaya başladıkları ticari anlaşmalar olmuştur. Devletlerin imzaladıkları anlaşmalar aracılığıyla sahaya giren havayolları, bu noktada rekabet ortamını canlandırmıştır. Ancak bu duruma nereden ve kimin açısından bakıldığı da rekabetin yarattığı etkilere bağlı olarak değişiklik göstermekte olup, monopol piyasa direngenliğini kıran havayolu şirketleri güçlü ise oluşturdukları ittifaklar ve yaptıkları kod paylaşım tarzı ticari anlaşmalar ile piyasada dengeleri değiştirmeleri kaçınılmaz olmuştur. Söz konusu durum da aslında kendi içinde yeni bir monopol/düopol sistem tekrarına sebebiyet vermiştir.

Bütün bu anlatılanlar ışığında; havacılık endüstrisinin birçok unsurdan oluştuğu, bu unsurların ulusal ve uluslararası kaynaklardan beslendiği, emniyet, güvenlik gibi herkes tarafından kabul edilen durumlarda ortak adım atılabildiği ancak ticari hususlarda tekdüzeliği sağlamanın kolay kolay mümkün olmadığı, bu nedenle devletlerin ikili, çoklu veya bölgesel çapta anlaşma yoluna giderek bir yandan havacılık politikaları ürettiği, havayolu işletmelerinin de bu yönde stratejilerini belirleyerek diğer bir yandan iç ve dış piyasada rekabete dâhil olduğu ve tüm bu hususların nihayetinde tüketiciye yansıdığı görülmektedir.

Birbirine domino taşı gibi bağlı olan havayolu taşımacılığı aktörlerinin, bir diğerinin yaptığı hamleden küreselleşmenin de etkisiyle daha hızlı şekilde etkilendiği ve reaksiyon gösterdiği ortadadır. Doğal seleksiyon yöntemi ile ayakta kalabilmiş havayolu işletmeleri ile pazara yeni girenlerin oluşturduğu mevcut düzen, geçmişe kıyasen daha iyi izlenim hissi yaratsa da, adil rekabet açısından halen istenilen seviyeye varılamadığı gibi, varmanın mümkün olacağı sonucu ise tartışmaya açıktır. Zira devletlerin ve havayolu işletmelerinin güçlü ve zayıf yönleri hiçbir zaman birbiri ile uyumlanmış, uyumlayacaktır.

Kanımızca buradan çıkarılması gereken en önemli sonuç; söz konusu aktörler tarafından alınan kararlarda menfaat ve serbest rekabet dengesinin iyi ayarlanması gerektiğidir. Bu noktada, devletlere ve dolayısı ile sivil havacılık otoritelerine çok önemli vazifeler düşmekte, bahse konu aktörlerin piyasa ve politika yapıcı güce sahip olmaları her anlamda daha kalifiye bir yapıya kavuşturulması gerektiği anlamına gelmektedir. Ancak, kısa, orta ve uzun vadeli havacılık politikalarına ve bu politikaların gereklerine sahip olan sivil havacılık otoriteleri tarafından alınacak kararlarla, hem ulusal hem uluslararası boyutta temel ilkeler korunabilecek aynı zamanda rekabet için sağlanması gereken yasal zemin oluşturulabilecektir. Bu da,

işin ticari boyutunda kalan havayolu işletmeleri ve geri kalan tüm havacılık bileşenleri için sürdürülebilir bir rekabet ortamı sağlayabilecek, tüm havayolu işletmeleri açısından ülke politikaları dâhilinde hep beraber hareket edilmesi mümkün olabilecektir.



KAYNAKÇA

- Armağan, S. (2000). 1982 Anayasasında Uluslararası Andlaşmaların İmzalanması ve Onaylanması Sistemi, Anayasa Mahkemesinin 38 Kuruluş Yıldönümü Nedeniyle Düzenlenen Sempozyumda Sunulan Bildiriler, Anayasa Yargısı, Cilt: 17, s:16.
- Ata, Ç. D. (2009). Rekabeti Kısıtlayıcı Anlaşmalara Olumlu Yaklaşım: Rule of Reason Işığında Roma Antlaşması 81. Madde ve Muafiyet. (Uzmanlık Tezi). Rekabet Kurumu, Ankara.
- Ateş, M. (2008). Son Yapılan Düzenlemeler Işığında AB Rekabet Hukuku ve Politikasına Genel Bir Bakış. *Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi*, Cilt:7, No:2.
- Battal, Ü., Ateş, S.S., Yılmaz, H. (2006). Türkiye’de İç Hatlarda Serbestleşme ve Geleceği. Kayseri VI. Havacılık Sempozyumu.
- Bayar, F. (2008). Küreselleşme Kavramı ve Küreselleşme Sürecinde Türkiye, *Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi*, Sayı:32.
- Blake, D. P., Henderson, I. S. (2011). Military Use of Civil-Registered Aircraft. *Annals of Air and Space Law*, Vol: XXXVI.
- Bozkurt, E., Kütükçü, M.A., Poyraz, Y. (2012) *Devletler Hukuku*, Ankara, Yetkin Yayınevi.
- Can, O. (2004). 4054 Sayılı Rekabet Kanununa Göre Rekabeti Sınırlandıran Anlaşmalar ve Uygulamada Sıkça Rastlanan Anlaşma Örnekleri. (Yüksek Lisans Tezi). Kırıkkale Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kırıkkale.
- Cengiz, A. (2012). Avrupa Birliği ve Türkiye’de Slot (Sıra/Zaman) Tahsisi Uygulaması ve Hukuki Değerlendirme, *Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt:12, Özel Sayı:2010, ss. 1105-1157.
- Cengiz, A. (2013). Kod Paylaşım Sözleşmesi. (Doktora Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

Chang, Y. ve Williams, G. (2001). Changing the Rules Amending the Nationality Clauses In Air Services Agreements, *Journal of Air Transport Management* 7.

Chicago Regime Research Committee Report, (2006) Institution for Transport Policy Studies Japan International Transport Institute.

Diederiks-Verschoor, I.H.Ph. (2012). An Introduction to Air Law Ninth Revised Edition, Netherland, Kluwer Law International.

Dikkaya, M. ve Özyakaşır, D. (2013). *Ekonominin Temelleri*. Ankara: Savaş Yayınevi

Dinwoodie, J. ve Weber, M. (2000). Fifth freedoms and airline alliances: The role of "fifth freedom traffic in an understanding of airline alliances. *Journal Of Air Transport Management*, 6.

Doganis, R. (1973) Air Transport- A Case Study in International Regulation. *Journal of Transport Economics and Policy*.

Doganis, R. (1996). Relaxing Airline Ownership and Investment Rules, *Air&Space Law*, Vol:XXI/2, Number:6.

Doganis, R. (2002). *Flying off Course, The Economics of International Airlines*, Third Edition. London& Newyork, Routledge Taylor and Francis Group.

Doganis, R. (2006). *The Airline Business*, Second Edtion. London&Newyork, Routledge Taylor and Francis Group.

Erol, K. (2000). Rekabet Kurallarının Ülke Dışı Uygulanması. Rekabet Kurumu Lisansüstü Tez, Serisi No:1.

Esen, Ş. (2006). Piyasaların Rekabetçi İşlevlerini Sürdürmesinde Rekabet Hukukunun Rolü: Piyasaya Giriş Engellerinin Rekabet Hukuku Açısından Değerlendirilmesi (Doktora Tezi). Sakarya Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya.

Gerede, E. (2015). *Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler: Teori ve Türkiye Uygulaması*. Ankara, SHGM Yayınları.

Göktepe, H. (2015). *Havayolu Taşımacılığı Sektörü ve Rekabet Hukuku, Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler, Teori ve Türkiye Uygulaması*. Ankara, SHGM Yayınları.

Gündoğdu, M. (2010). Rekabet Hukuku Perspektifinden Havayolu Taşımacılığı Sektöründe Stratejik İttifaklar. (Uzmanlık Tezi) Rekabet Kurumu, Ankara.

Gündoğdu, M. (2011). *Türk Havayolu Taşımacılığı Sektöründe Adalet Problemi: Slot Tahsisleri* (Rekabet Yazıları) Rekabet Kurumu, Ankara.

Günel, R. V. (2010). *Uluslararası Havacılık Hukuku*. İstanbul, Beta Basım.

Gürpınar, B. (2005). Rekabet Hukukunun Ekonomik Analizi: ABD, AB ve Türkiye Uygulaması (Yüksek Lisans Tezi) Dumlupınar Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.

Haanappel, P. (1995). The Transformation of Sovereignty in the Air. *Air & Space Law*, Vol, XX, Number 6.

Haanappel, P.P.C. (2001). Airline Ownership and Control, and Some Related Matters, *Air&Space Law*, Vol XXVI/2.

Haannappel, P.P.C. (1980). Bilateral Air Transport Agreements-1913-1980. *Maryland Journal of International Law*, Vol: 5, Issue: 2.

Hassu, M. (2004). Rekabet Hukuku ve Hava Taşımacılığı Sektörü (Uzmanlık Tezi). Rekabet Kurumu, Ankara.

Havel, B. F. ve Sanchez G. S. (2014). *The Principles and Practice of International Aviation Law*, Newyork, Cambridge University Press.

Hornik, J. (2002). Article 3 of the Chicago Convention, *Air & Space Law*, Vol. XXVII/3, 170.

ICAO (2009), *Template Bilateral Air Services Agreement*.

ICAO (2008), *Doc 9587 Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport*. Third Edition.

ICAO (2004), *Doc 9626 Manual on the Regulation of International Air Transport*, Second Edition.

Ilıcak, A. (2003). Sherman Antitröst Yasasının Ortaya Çıkışı: Yanılsamalar ve Gerçekler. (Uzmanlık Tezi). Rekabet Kurumu, Ankara.

Kaşıkcı, M. İ. (2007). Globalleşme Sürecinde Uluslararası Hava Taşımacılığı ve Türk Sivil Havayollarının Rekabet Gücü. (Yüksek Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Kolat, S. (2007). Havayolu İşletmelerinde Tarife Planlama ve Türk Havayolu Taşımacılığı Sisteminde Tarife Planlama Faaliyetlerinin Karşılaştırılması. (Yüksek Lisans Tezi). Anadolu Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.

Krasnicka, I. (2012). A Short Note on the Origins of the International Civil Aviation Organization on its 65th Anniversary *Miscellanea Historico-Iuridica*, XI.

Kreis, E. R. (1997). A Comparative Analysis of the Aviation Network Within the European Community and the Ad-hoc Network Between the United States and Central America, *Transportation Law Journal*, Volume:24.

Kuhn, A. K. (1910). The Beginnings of Aerial Law. *American Society of International Law*, Vol. 4, No. 1.

Leon, P. M. (1992). *Cabotage in Air Transport Regulation*, Netherlands, Martinus Nijhoff Publishers.

Leon, P. M. (2002). Before and After the Tenth Anniversary of the Open Skies Agreement Netherlands-US of 1992, *Air&Space Law*, Vol. XXVIII/4/5.

Mühim, S.A. (2012). Şirket Birleşmeleri(Mergers) ve Havayolu Şirketlerinde Merger Uygulamalarına Örnekleri. (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Kültür Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Oyan, E. (1999). International Civil Aviation System in a Globalising World. (Yüksek Lisans Tezi). Bilkent Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Özbek, N. (2011). Global İş Kültürü Oluşturmada Devlet Hava Meydanları İşletmesinin Attığı Adımlar. (Tezsiz Yüksek Lisans Bitirme Projesi). Süleyman Demirel Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta.

Sirmen, S. (2014). Uluslararası Havacılık Davalarında Forum Non Conveniens Doktrininin Uygulanmasında Emsal Karar: Piper Aircraft Co. V. Reyno Davası, *Anakara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Sayı:63.

2013 Sivil Havacılık Meclisi Sektör Raporu. (2014). Ankara: TOBB.

- Toluner, S. (1979). *Milletlerarası Hukuk Dersleri: Devletin Yetkisi*. İstanbul, Fakülteler Matbaası.
- Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu (2001). Hava Yolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu, Ankara: DPT.
- Ulusoy, H. Ü. (2013). Uluslararası Hukuk Açısından Ege Hava Sahasında Türkiye ve Yunanistan Arasındaki Sorunlar, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, Sayı:109.
- Ünal, M. S. (2009). Sivil Havacılık ve Uluslararası Hukuk (Yüksek Lisans Tezi). Galatasaray Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Wagner, W.J. (1970). *International Air Transportation as Affected by State Sovereignty*. Bruxelles, Établissements Émilie Bruylant.
- Yavuz, Ş. (2003). Amerikan Antitröst Hukukunda Yeniden Satış Fiyatının Belirlenmesi Sorunu: "Per se" veya "Rule of Reason". (Uzmanlık Tezi). Rekabet Kurumu, Ankara.

EKLER

1. Ek-A: Havayolu İşletmelerinin Tasnifi	104
---	------------



Ek-A: Havayolu İşletmelerinin Tasnifi

Havayolu işletmelerinin taşımacılık faaliyetine göre tasnifi şu şekilde yapılabilir:

Küresel Havayolları: Büyük ve geniş uçuş ağlarını kullanan, genellikle küresel havayolu ittifaklarına dâhil olan, bağlantılı uçuşlarla şehir çifti sayısını artırmaya çalışan havayollarıdır.

Dev Havayolları: Genellikle küresel havayollarının özelliklerini taşıyan, üretim kapasitesi, filo ve çalışan sayısı çok fazla olan havayolu işletmeleridir.

Bölgesel Havayolları: Genellikle coğrafi açıdan belirli bir bölgeye odaklanarak hizmet sunan, görece daha küçük uçakları seçen, büyük şehirlerdeki havaalanlarını kullanabilen havayolu işletmeleridir.

Besleyici Havayolları: Çoğunlukla bölgesel havayolu işletmelerinin özelliklerini taşıyan ve küresel havayolu işletmeleri ile işbirliği içinde olan küresel işletmelerin büyük ve geniş uçuş ağlarına erişmek isteyen yolcuları talep miktarı görece daha az olan çevre (spoke) havaalanlarından alıp, küresel işletmelerin merkez (hub) havaalanlarına taşıyan işletmelerdir.

Küçük Bölgeler Arası Sefer Yapan Havayolları: Nüfusları düşük, diğer ulaşım seçeneklerinin sınırlı olan bölgeler arasında sefer yapan havayolu işletmeleridir. Bu işletmelerin uçakları görece küçük, suya, karlı ve buzlu alanlara iniş yapabilen uçaklardır. (Örneğin; Alaska'daki kasabalara uçuş yapan taşıyıcılar) (ICAO, 2004: 5.1.2; Gerede, 2015: 28).

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Ezgi SUNGUR
Uyruğu : T.C.
Doğum Yeri ve Tarihi : Diyarbakır 02.01.1987
Medeni Hali : Bekâr
Adres : Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü GMK Bulvarı 128/A
Maltepe ANKARA
E-Posta Adresi : ezgisungur@yahoo.com
İletişim (Telefon) : 0 312 203 62 31

EĞİTİM

Lise : Mustafa Elmas Arıcı Anadolu Lisesi/Tekirdağ 2005
Lisans : Başkent Üniversitesi Hukuk Fakültesi 2005-2009
Yüksek Lisans : Türk Hava Kurumu Üniversitesi Havacılık İşletmeciliği 2013-2015

MESLEKİ DENEYİM

2010-2012 Avukatlık
2013- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Uluslararası Anlaşmalar Müdürlüğü
Havacılık Uzman Yardımcılığı

YABANCI DİL

İngilizce