

Araştırma Makalesi

Hava Taşımacılığında Liberalleşme: Türkiye'nin İkili Hava Hizmeti Anlaşmaları'nın Hava Liberalleşme İndeksi'ne Göre İncelenmesi ¹

Liberalization of Air Transport: Analysis of Türkiye's Bilateral Air Service Agreements By The Air Liberalization Index

Doğan KILIÇ Öğr. Gör.Dr., Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi Çaycuma Meslek Yüksekokulu dogankilicgrn@gmail.com https://orcid.org/0000-0003-2696-8231	Ferhan K. ŞENGÜR Prof. Dr., Eskişehir Teknik Üniversitesi Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi fkuyucak@eskisehir.edu.tr https://orcid.org/0000-0001-7737-851X
--	---

Makale Geliş Tarihi	Makale Kabul Tarihi
28.05.2024	31.07.2024

Öz

Havacılık endüstrisinin gelişmeye başlaması ile birlikte, ülkelerin hukuki yapıları, politikaları, kuralları ve uygulamalarındaki farklılıklar uluslararası havacılık sözleşmelerinin imzalanmasına ve ortak kuralların belirlenmesine neden olmuştur. Havacılık ile ilgili kuralların belirlenmesi amacıyla, 1919 yılında uluslararası havacılığın ilk çok taraflı düzenlemesi olan Paris Sözleşmesi imzalanmıştır. Dünya'da yaşanan gelişmelerin sonrası, düzenlenen Şikago Konferansı'nın sonucu olarak ise, 1944 yılında Şikago Sözleşmesi imzalanmıştır. Şikago Sözleşmesi, uluslararası hava taşımacılığı kurallarının belirlenmesinde ve uygulamasında büyük bir öneme sahiptir. Şikago Sözleşmesi'nde, uluslararası hava taşımacılığı hizmetlerinin ülkeler arasında yapılacak anlaşmalar ile belirlenmesi gerektiği hükmü kabul edilmiştir. Bu kararlar birlikte, ikili hava hizmeti anlaşmaları (İHHA – Bilateral Agreements) uluslararası hava taşımacılığı hizmetlerinin belirleyicisi olmuştur. İkili anlaşmaların kısıtlayıcı veya liberal olması, devletler ve havayolu şirketleri açısından büyük önem taşımaktadır. Bu çalışmada, Türkiye'nin 2015 yılından itibaren imzaladığı İHHA'nın liberalleşme düzeyinin belirlenmesi amaçlanmıştır. Bu doğrultuda, Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) tarafından geliştirilen Hava Liberalleşme İndeksi (HLİ), standart puanlandırma sistemi kriterlerine göre, İHHA incelenerek puanlandırılmıştır. Yapılan anlaşmalardan alınan en düşük puan 21 iken, en yüksek puan 38 olmuştur. Türkiye'nin imzaladığı ikili anlaşma içeriklerinin, ülkelere göre farklılık gösterdiği ve genel anlamda liberal olduğu tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Hava Taşımacılığı, İkili Hava Hizmeti Anlaşmaları, Hava Liberalleşme İndeksi, Liberalleşme

Abstract

By the development of the aviation industry, differences in countries' legal structures, policies, rules, and practices have led to the signing of international aviation agreements and the determination of common rules. In order to

¹ Bu çalışma, Prof. Dr. Ferhan ŞENGÜR danışmanlığında, Doğan KILIÇ tarafından hazırlanan “Hava Taşımacılığında Liberalleşme Kavramı ve Hava Kargo Talebinin Ekonometrik Analizi: Türkiye Örneği” başlıklı doktora tezinden üretilmiştir.

Önerilen Atıf /Suggested Citation

Kılıç, D. & Şengür, F. K., 2024, Hava Taşımacılığında Liberalleşme: Türkiye'nin İkili Hava Hizmeti Anlaşmaları'nın Hava Liberalleşme İndeksi'ne Göre İncelenmesi, *Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi*, 59(3), 1262-1280.

determine the rules regarding aviation, the Paris Convention, the first multilateral regulation of international aviation, was signed in 1919. After the developments in the world, as a result of the Chicago Conference, the Chicago Convention was signed in 1944. The Chicago Convention is important in determining and implementing international aviation rules. In the Chicago Convention, it was accepted that international air transportation services should be determined by agreements between countries. With this decision, bilateral air service agreements (IHHA) became the determinant of international air transportation services. Whether bilateral agreements are restrictive or liberal is important for states and airline companies. This study aims to determine the liberalization level of the IHHA, which Türkiye has signed since 2015. In this regard, the Air Liberalization Index (HLI), developed by the World Trade Organization (WTO), was scored by examining the IHHA according to the standard scoring system criteria. The lowest score received from the agreements made was 21, while the highest was 38. It has been determined that the contents of the bilateral agreements signed by Türkiye vary from country to country and are generally liberal.

Keywords: Air Transport, Bilateral Air Service Agreements, Air Liberalization Index, Liberalization

1. GİRİŞ

Havacılık endüstrisinin gelişmeye başlamasıyla birlikte, ülkelerin hava sahaları üzerindeki egemenlik hakları ve havacılık faaliyetleri gerçekleştirilirken uygulanacak temel kurallar tartışılmaya başlamıştır. Havacılık ile ilgili kuralların belirlenmesi amacıyla 1919 yılında düzenlenen Paris Konvansiyonu sonucunda imzalanan ve uluslararası hava seyrüseferinin düzenlemesine yönelik ilk çok taraflı düzenleme olan, Paris Sözleşmesi'nde ülkelerin hava sahalarında mutlak egemenlik hakkına sahip olduğu kabul edilmiştir.

Dünya'da ve hava taşımacılığında yaşanan gelişmelerin sonucu olarak, II. Dünya Savaşı sonlarına doğru Paris Sözleşmesi'nin yerini alacak daha kapsayıcı bir sözleşme imzalamak için Amerika Birleşik Devletleri (ABD) 1944 yılında 53 devlete uluslararası sivil havacılık konferansı düzenlenmesi için çağrıda bulunmuştur. Bu çağrı ile gerçekleştirilen Şikago Konferansı sonucunda, Dünya'da sivil hava taşımacılığının en önemli düzenleyicisi olacak olan Şikago Sözleşmesi imzalanmıştır. Şikago Sözleşmesi'nde, Paris Sözleşmesi'nde olduğu gibi ülkelerin, hava sahalarında mutlak egemenlik hakkına sahip olduğu kabul edilmiştir. Aynı zamanda Şikago Sözleşmesi'nde ülkeler arasında tarifeli ve tarifesiz uçuş kuralları, ülkelerin hava sahasından geçiş hakkı ve acil durumlarda anlaşmaya taraf olan ülkelerin havalimanlarına iniş yapma hakkı başta olmak üzere birçok konuda düzenleme yapılmıştır. Bu düzenlemelerin sonuçlarından birisi olarak, iki ülke arasında gerçekleştirilecek hava taşımacılığı ile ilgili kuralların ülkeler arasında *imzalanacak ikili hava hizmeti anlaşmaları* (bilateral agreements) ile belirlenmesi kararı alınmıştır (Kuyucak ve Vasigh, 2012; Rhoades, 2016).

Ülkeler arasında uçuş gerçekleştirilecek havalimanları veya şehirler, faaliyet gösterecek havayolu sayısı, uçuşlarda sunulacak kapasite ve fiyat belirleme prosedürleri İHHA ile belirlenmektedir. İHHA'da ülkelerin karşılıklı olarak verdiği trafik hakları, faaliyet gösterecek havayolu şirketinin sayısı, havayollarının mülkiyet yapısı, sunulacak kapasitenin ve fiyat tarifesinin belirlenme yöntemi, istatistik paylaşımı ve iş birlikleri ile ilgili düzenlemeler anlaşmanın liberal veya sıkı olmasını belirleyen temel hususlardır. İkili anlaşmaların liberalleşme düzeylerinin ölçülmesinde, 2006 yılında DTÖ'nün geliştirdiği HLI kullanılmaktadır. DTÖ, ikili anlaşmaların temel hususlarını belirlemek için Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO), Dünya Hava Hizmetleri Anlaşmaları (WASA) veri tabanında yayınlanan anlaşmaları incelemiştir.

Bu çalışmada, İHHA ve temel unsurları açıklanarak, ikili anlaşmaların liberalleşmesinin önemi tartışılmıştır. İkili anlaşmaların liberalleşme düzeylerini belirlemek için kullanılan HLI puanlama sistemi açıklanarak, indekste yer alan temel bileşenler hakkında detaylı bilgi verilmiştir. Çalışmada, nitel araştırma yöntemlerinden doküman analizi yöntemi kullanılmıştır. Türkiye'nin ilgili ülkeler ile imzaladığı İHHA incelenerek HLI'ye göre liberalleşme düzeyleri belirlenmiştir.

2. ALANYAZIN

İkili anlaşmalarda belirtilen kurallar, iki ülke arasında gerçekleştirilecek hava taşımacılığı faaliyetlerinin kısıtlayıcı veya liberal olmasını belirlemektedir. İkili anlaşmaların liberalleşmesiyle birlikte hava taşımacılığı faaliyetleri, piyasaya koşullarına göre belirlenecek ve daha adil bir rekabet ortamı sağlanacaktır. Ayrıca liberalleşmenin artmasıyla birlikte taşınan yolcu sayısı ve kargo miktarının artması

beklenmektedir. Bu nedenlerden dolayı, ikili anlaşmaların liberalleşme düzeyini belirleyen HLI, son dönemlerde araştırmacılar tarafından kullanılmaktadır.

Gillen ve Hinsch (2001), ikili hava hizmet anlaşmalarının liberalleştirilmesinin, Hamburg Havalimanı ve Hamburg Eyaleti üzerindeki etkisini, 10 ülke ile Hamburg Havalimanı arasında taşınan yolcu sayıları incelemişlerdir. Liberalleşmenin, havalimanı gelirleri ile bölge ekonomisinde gelir, istihdam ve turizm konularında nasıl etki ettiğini tespit etmişlerdir. Hava taşımacılığı hizmetlerinin liberalleşmesi ile birlikte yolcu talebi, uçuş sayısı ve havalimanının elde ettiği gelirin ortalama % 6 arttığı, Hamburg ekonomisine 1.3 milyon dolar ek katkı ve turist sayısını % 0,4 arttırdığı sonucuna ulaşmışlardır. Trzepacz (2007), hava taşımacılığının liberalleştirilmesinin, Avrupa havalimanları üzerindeki etkisini incelediği çalışmada, Avrupa pazarının, liberalleşmeden dolayı düşük maliyetli hava yolu şirketlerine açıldığını belirtmektedir. Düşük maliyetli hava yolları, merkezi havalimanlarına göre daha düşük fiyatlar ile hizmet sunan bölgesel havalimanlarını tercih etmektedir. Bu tercihten dolayı bölgesel havalimanları, terminallerini ve hizmet alanlarını genişleterek hem talebi karşılamakta hem de yeni ekonomik faaliyet alanları oluşturarak bölge ve ülke ekonomisine katkı sağlamaktadır. Piermartini ve Rousova (2008), gerçekleştirdikleri çalışmada, ikili hava anlaşmalarının liberalleşme düzeyi ve ikili anlaşmanın yürürlüğe girdiği tarihten itibaren geçen sürenin ülkeler arasındaki yolcu sayısına etkisini incelemişlerdir. İkili anlaşmanın liberalleşme düzeyi ve yürürlüğe girdiği yıl sayısı ile yolcu sayısı arasında pozitif ve anlamlı bir ilişki olduğu sonucuna ulaşmışlardır.

Fu vd. (2010), hava taşımacılığında liberalleşme politikalarının ekonomik büyüme, trafik yoğunluğu ve uçuş ağlarına etkisini incelemişlerdir. Liberalleşmenin, ekonomik büyümeyi ve trafik artışını olumlu etkilediği, havayolu şirketlerinin uçuş ağ yapılarını optimize ettiği ve düşük maliyetli taşıyıcıların artması ile liberalleşme arasında iki yönlü bir ilişki olduğu sonucuna ulaşmışlardır. Huderek-Glapska (2010), Polonya'nın 2004 yılında Avrupa Birliği'ne katıldıktan sonra, hava taşımacılığı pazarının liberalleşmesinin etkilerini incelediği çalışmada, taşınan yolcu sayısının ve uçuş yapılan havalimanı sayısının arttığı, rekabetin artması ile bilet ücretlerinin düştüğü, havacılık sektörü ile ilgili faaliyet alanlarının arttığını tespit etmiştir. Polonya hava taşımacılığı pazarının liberalleşmesi sonucunda, 2004-2008 yılları arasında havalimanları, 240 milyon Euro ek gelir ve 9000 yeni istihdam sağlamıştır. İsmaila vd. (2014) çalışmalarında, liberalleşmenin Nijerya havayolu yolcu sayısına etkilerini incelemişlerdir. Liberalleşmenin yolcu sayıları üzerinde pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı bir etkisinin olduğu sonucuna ulaşmışlardır.

Valdes (2015), gelişmekte olan ülkelerde ikili anlaşmaların liberalleşmesinin havayolu yolcu talebine etkisini inceledikleri çalışmada, ikili anlaşmaların liberalleşmesinin yolcu talebini pozitif etkilediği sonucuna ulaşmıştır. Lei vd. (2016), ABD ile Çin arasında 2004 ve 2007 yıllarında, ABD-Çin hava taşımacılığı pazarını liberalleştirmek için imzalanan hava hizmet anlaşmalarının etkilerini incelemiştir. İki anlaşmanın ABD-Çin hava taşımacılığı pazarında uçuş sıklığı, kapasite, direkt uçuş yapılan şehir sayısı ve hizmet veren havayolu sayısını artırdığı sonucuna ulaşmışlardır. Kanatbek (2020), çalışmada, Kırgızistan'ın hava hizmet anlaşmalarının liberalleşme düzeylerinin, yolcu sayısına etkilerini incelemiştir. Liberalleşmenin artmasının Kırgızistan'daki havayolu yolcu sayısını artıracığı sonucuna ulaşmıştır. Abate ve Christidis (2020), Avrupa Birliği'nin hava taşımacılığı pazarını liberalleştiren ikili hava hizmet anlaşmaları imzalamasının, havayolu bilet ücretlerine, talebe ve doluluk oranına etkisini incelemişlerdir. Hava taşımacılığı pazarının liberalleştirilmesinin, bilet ücretlerini düşürdüğü, talebi ve doluluk oranını artırdığı sonucuna ulaşmışlardır.

Ovsak ve Vysotska (2020), Ukrayna havacılık pazarının kademeli olarak liberalleştirilmesinin, ülkenin havacılık endüstrisinin gelişimine etkisini ve hava taşımacılığı hizmetlerinin ihracat ve ithalatının Gayrisafi Yurt İçi Hasıla (GSYİH) üzerindeki etkisini incelemişlerdir. Hava taşımacılığının liberalleştirilmesi, hava trafiğini ve yolcu sayısını artırdığından dolayı GSYİH değerini etkilediği sonucuna ulaşmışlardır. Law vd. (2022), Kamboçya, Laos, Myanmar ve Vietnam'da havayolu yolcu talebi ve liberalleşme arasındaki nedensellik ilişkisini inceledikleri çalışmada, liberalleşme düzeyinin artmasının yolcu talebini artırdığı sonucuna ulaşmışlardır.

Türkiye'de yapılan çalışmalar incelediğinde, HLI indeksinin üç çalışmada kullanıldığı tespit edilmiştir. İlk olarak Türker (2015), Türkiye'nin imzalamış olduğu ikili anlaşmaların liberalleşme düzeyini belirlemiştir. Liberalleşme düzeyi ile taşınan yolcu sayısını karşılaştırarak liberalleşmenin yolcu sayısını

etkileyen tek faktör olmadığı sonucuna ulaşmıştır. Akar vd. (2019) ise, Türkiye’de hava taşımacılığındaki liberalleşme ile kişi başına düşen GSYİH arasındaki nedensellik ilişkisini inceledikleri çalışmada, hava taşımacılığı hizmetlerindeki liberalleşmeden GSYİH’ye doğru tek yönlü bir nedensellik ilişkisi olduğunu tespit etmişlerdir. Akar (2019), Türkiye’de hava taşımacılığındaki liberalleşmenin GSYİH üzerindeki etkisini ölçmek amacıyla gerçekleştirdiği çalışmada, liberalleşmenin kısa vadede GSYİH’yi etkilemediği, uzun vadede ise pozitif etkilediği sonucuna ulaşmıştır.

Türkiye’de yapılan çalışmaların sayısının az olması ve bu çalışmalarda HLI’yi oluşturan unsurlar ve puanlama sistemlerinin yeterince açıklanmamış olması, Türkçe alanyazın için bir eksiklik olarak değerlendirilmektedir. Bu eksikliği gidermek ve aynı zamanda konu ile ilgili güncel durumu ortaya koymak amacıyla bu çalışmada öncelikle HLI’yi oluşturan unsurlar ve puanlama sistemleri ayrıntılı bir şekilde açıklanarak; ardından Türkiye’nin 2015 yılından itibaren imzaladığı anlaşmalar puanlandırılmıştır. Analiz sonucunda Türkiye’nin imzalamış olduğu İHHA’ların liberalleşme dereceleri ve dolayısıyla Türk hava taşımacılığındaki liberalleşme eğilimleri ortaya konulmuştur.

3. İKİLİ HAVA HİZMETİ ANLAŞMALARI

Havacılık endüstrisi, doğası gereği uluslararası endüstri olarak kabul edilmesine rağmen, özellikle mülkiyet, teknik ve ekonomik düzenlemelerin yoğun olması nedeniyle, ticari konularda ulusal otoritelerin kontrol ettiği bir endüstridir. İki ülke arasında gerçekleştirilen hava taşımacılığı faaliyetlerinin temel unsurları olan; *pazara erişim*, *pazara giriş*, *kapasite* ve *fiyat* ile ilgili kurallar ikili anlaşmalara göre belirlenmektedir. Şikago Konferansı’nda hava taşımacılığı faaliyetlerinin liberal veya sıkı olması konusunda farklı görüşler tartışılmıştır. ABD, liberal bir hava taşımacılığı pazarı oluşturulması gerektiğini savunurken, İngiltere başta olmak üzere birçok devlet, ABD’ye ait havayolu şirketlerinin hakimiyetini artırmamak, kendi havayolu şirketlerini ve ulusal güvenliklerini korumak düşüncesiyle sıkı bir hava taşımacılığı pazarı oluşturulmasını savunmuştur. Bundan dolayı, ABD’nin liberal hava taşımacılığı pazarı oluşturma isteği kabul görmemiş ve sıkı düzenlemeler içeren İHHA ile kontrolün sağlanması için anlaşmaya varılmıştır (Doganis, 2006: 27; Belobaba vd. 2016: 20-21).

İHHA, iki ülke arasında gerçekleştirilecek hava taşımacılığı hizmetlerine ait kuralları düzenleyen anlaşmalardır. İkili anlaşmaların ortaya çıkmasının ve kullanımının temel nedeni, Şikago Sözleşmesi’nin birinci ve altıncı maddesidir (ICAO, 2016: 2.0-1). Şikago Sözleşmesi’nin birinci maddesi hava sahalarının egemenliği hakkındadır; “Akit devletler, devletlerin ülkeleri üstündeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır hâkimiyete sahip olduklarını kabul ederler.” Altıncı madde ise, ülkeler arasında gerçekleştirilecek tarifeli havayolu taşımacılığı hakkındadır; “Tarifeli uluslararası hava servisleri ancak özel izin veya o devletten başka bir yetki almak ve ancak bu madde veya yetki hükümlerine uyarak akit devletlerden birisinin üzerinden veya ülkesinden gerçekleştirilebilir.” (T.C. Resmî Gazete, 1945). Şikago Sözleşmesi’nin birinci maddesi devletlerin sahip olduğu hava sahaları ile ilgili kuralları kendilerinin belirleyeceği, altıncı maddesi ise iki ülke arasında hava taşımacılığı faaliyetleri gerçekleştirebilmek için devletlerin izin vermesi gerektiğini ifade etmektedir. Bundan dolayı, uluslararası hava taşımacılığı faaliyetlerinin kurallarını belirleyen ve taraf devletlerin anlaşmasına göre liberal veya sıkı kurallar içeren İHHA imzalamaktadır.

İHHA’nın imzalanması, ülkeler arasında tarifeli yolcu ve kargo taşımacılığı faaliyetlerine izin verildiğini, faaliyet gösterebilecek havayolu sayısı, sunulacak kapasite ve fiyatların belirlenmesi sürecinde izlenecek kuralların belirlendiğini göstermektedir (Peoples, 2014: 14). Bu kuralları belirleyen İHHA, pazara erişim, pazara giriş, havayolu şirketlerinin sahiplik yapısı, fiyat ve kapasite konularında devletlerin havayolu şirketlerini kontrol etmesine olanak sağlamaktadır (Shaw, 2007: 53-54). Bunun yanı sıra, uçuşların gerçekleştirileceği noktaların devletler tarafından belirlenmesi, havayolu şirketleri açısından önemli bir kısıtlamadır. Havayolu şirketleri, doğrudan yolcu ve kargo talebine göre uçuş noktalarını planlamak yerine, devletler tarafından belirlenen uçuş noktalarındaki talebe göre planlama yapmaktadır (Gerede, 2011: 32). Bu durum, havayolu şirketlerinin talebin daha yüksek olduğu noktalar yerine, talebin daha düşük olduğu noktalara uçuş gerçekleştirmesine neden olabileceğinden dolayı gelirlerin ve karlılığın olumsuz etkilenmesine de neden olabilecektir. Bunun yerine, uçuş noktaları belirlenirken sunulacak hizmetin özelliklerine göre hedef pazarların belirlenmesi gerekmektedir (Turgut ve Ersöz: 2024).

İHHA, ülkeler arasında gerçekleştirilecek hava taşımacılığı faaliyetlerini pazara erişim, pazara giriş, kapasite ve fiyat olmak üzere dört temel başlıkta ele almaktadır (Belobaba vd. 2016: 25-29).

Pazara Erişim: Hava taşımacılığı faaliyetlerinin gerçekleştirilebileceği güzergâhları belirlemektedir. Bir ülkede belirlenen havalimanları veya tüm havalimanlarından, diğer ülkenin belirlenen havalimanları veya tüm havalimanlarına uçuş yapılmasına izin verilmesini ifade etmektedir. Ülkeler arasında imzalanan ikili anlaşmalarda pazara erişim, trafik hakları ile düzenlenmektedir. ICAO, uluslararası hava trafiğinin gerçekleşmesinde kullanılan 9 trafik hakkını Doküman 9626'da açıklamaktadır (ICAO, 2016: 4.1):

1. Trafik Hakkı: Bir uçağın kendi ülkesinden başka bir ülkeye giderken, üçüncü bir ülkenin hava sahasından iniş yapmadan uçuş yapabilmesidir.

2. Trafik Hakkı: Bir uçağın kendi ülkesinden başka bir ülkeye giderken, teknik veya acil durum yaşamasından dolayı yabancı bir ülkenin havalimanlarına iniş yapabilme hakkıdır.

3. Trafik Hakkı: Bir havayolu şirketinin, yolcu veya kargo taşımak amacıyla kendi ülkesinden yabancı bir ülkeye uçuş gerçekleştirmesidir.

4. Trafik Hakkı: Bir havayolu şirketinin, yolcu veya kargo taşımak amacıyla yabancı bir ülkeden kendi ülkesine uçuş gerçekleştirmesidir.

5. Trafik Hakkı: Bir havayolu şirketinin, başlangıç veya varış noktası kendi ülkesi olmak şartıyla, yabancı iki ülke arasında uçuş gerçekleştirmesidir.

6. Trafik Hakkı: Bir havayolu şirketinin, kendi ülkesini ara nokta olarak kullanarak, yabancı iki ülke arasında uçuş gerçekleştirmesidir.

7. Trafik Hakkı: Bir havayolu şirketinin, kendi ülkesine uğramadan yabancı iki ülke arasında uçuş gerçekleştirmesidir.

8. Trafik Hakkı: Bir havayolu şirketinin, başlangıç veya varış noktası kendi ülkesi olmak şartıyla, yabancı bir ülkenin iki farklı şehri arasında uçuş gerçekleştirmesidir.

9. Trafik Hakkı: Bir havayolu şirketinin, kendi ülkesine uğramadan, yabancı bir ülkenin iki şehri arasında uçuş gerçekleştirmesidir.

Pazara Giriş: İki ülke arasında uçuş gerçekleştirebilecek havayolu sayısını belirleyen düzenlemedir. Ülkeler uçuş gerçekleştirecek havayolu sayısını bir, iki veya çoklu olarak belirlemektedir. Havayolu şirketleri belirlenirken taraf ülkelerin vatandaşlarının mülkiyetinde ve yönetiminde olması şartıyla, diğer ülke hangi havayolu şirketinin uçuş gerçekleştireceği konusunda müdahale etmemektedir (ICAO, 2016: 4.1).

Kapasite: Ülkeler arasında gerçekleştirilecek uçuşlarda sunulacak koltuk ve kargo kapasitesi ile uçuş sıklığını belirlemektedir. Piyasaya sunulacak olan kapasitenin nasıl belirleneceği ikili anlaşmalarda belirtilmektedir. Ülkeler giden yolcu ve kargoyu ulusan ürünleri olarak kabul ettiği için kapasite belirlemede farklı yöntemleri tercih etmektedir. Devletler ikili anlaşmalarda kapasiteyi belirlemek için ICAO tarafından önerilen önceden belirleme, Bemuda-I ve serbest belirleme yöntemlerini kullanmaktadır (ICAO, 2016: 4.2).

Fiyat: Havayolu şirketleri tarafından uçuşlarda taşınan yolcu, bagaj ve kargo için alınacak ücretleri belirleme yöntemi ile ilgili düzenlemedir. Ücret belirleme ve iade prosedürleri, sunulacak hizmetler, bagaj limitleri ve fazla bagaj için ödenecek ücret, sadakat programları, acente komisyonları ve rezervasyon kurallarını da düzenlemektedir. Devletler, uluslararası rekabette, ulusal havayolu şirketlerinin adil koşullarda rekabet etmesini sağlamak ve rekabete teşvik etmek, ulusal çıkarlarını korumak, yolcuları ve kargo göndericilerini korumak amacıyla düzenleme yapmaktadır. Fiyat tarifeleri, devletlerin ulusal kuralları, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) tarifeleri veya ikili anlaşmalara göre belirlenmektedir. İkili anlaşmalara göre uygulanan fiyat belirleme yöntemleri; çift taraflı onaylama, çift taraflı itiraz, başlangıç ülkesi itiraz, serbest fiyatlandırma ve bölge fiyatlandırma yöntemidir. (ICAO, 2016: 4.3). Hava taşımacılığında fiyat belirlemenin karmaşıklaşması, serbestleşme ve liberalleşmenin artması, adil rekabet ortamının sağlanabilmesi için devletlerin fiyatlandırma üzerindeki kısıtlamalarını azaltmaktadır.

4. HAVA LİBERALLEŞME İNDEKSİ

İHHA kuralları, uluslararası havacılık sektörünün sıkı bir şekilde kontrol edildiğinin veya hangi düzeyde liberal olduğunun en temel göstergesidir. İkili anlaşmaların liberalleşme düzeylerini belirlemek için DTÖ tarafından 2006 yılında gerçekleştirilen, Hava Hizmetleri Anlaşmalarının Niceliksel İncelenmesi (QUASAR) çalışması sonucunda HLI oluşturulmuştur.

Devlet yetkilileri, akademisyenler ve uzman kişilerin fikirleri alınarak oluşturulan HLI, ikili anlaşmaların liberalleşme düzeyini belirlemektedir. İndeksin puanlaması, ikili anlaşmalarda yedi başlık altında yer alan kriterlere göre yapılmaktadır. İndekste ilk sırada trafik hakları başlığı altında; beşinci trafik hakkı, yedinci trafik hakkı ve kabotaj hakkı yer almaktadır. İkinci sırada, pazara giriş hakkı verilen havayolu şirketi sayısını belirleyen atama kriteri, üçüncü sırada uçuş gerçekleştirecek havayolu şirketlerinin sahipliği ve yönetimi kriteri, dördüncü sırada uçuşlarda sunulacak kapasiteyi belirleme kriteri, beşinci sırada fiyatlandırmayı belirleme kriteri, altıncı sırada ülkeler arasında istatistik paylaşımı yapılıp yapılmayacağını belirleyen istatistik kriteri ve son olarak uçuş gerçekleştirecek havayolu şirketlerinin işbirliği yapıp yapamayacağını belirleyen iş birliği düzenlemeleri yer almaktadır. İkili anlaşmalarda bu kriterler ile ilgili kurallar en düşük 0, en yüksek 8 puan alacak şekilde puanlandırılırken, indeksten alınacak en yüksek puan 50 iken, en düşük puan 0'dır. Anlaşmanın puanı 50'ye yaklaştıkça liberalleşme düzeyi artarken, 0'a yaklaştıkça liberalleşme düzeyi azalmaktadır (WTO, 2006: I.10-14).

Tablo 1: Hava Liberalleşme İndeksi Bileşenlerinin Göreceli Önemi

Bileşenler	En Yüksek Puan	Göreceli Önemi
1. Trafik Haklarının Verilmesi	18	%36
a. Beşinci Trafik Hakkı	6	%12
b. Yedinci Trafik Hakkı	6	%12
c. Kabotaj Hakkı	6	%12
2. Atama	4	%8
3. Mülkiyet	8	%16
4. Kapasite	8	%16
5. Fiyat Tarifesi	8	%16
6. İstatistikler	1	%2
7. İş Birliği Düzenlemeleri	3	%6
Toplam	50	%100

Kaynak: (WTO, 2006: II.649)

İHHA'da yer alan ve HLI'de puanlanan kriterlerin alabilecekleri en yüksek puan ve göreceli önemleri Tablo 1'de gösterilmektedir. İHHA'nın temelini oluşturan trafik haklarına %36 ile en büyük ağırlık verilmiştir. Bu ağırlık, trafik haklarının verilmesi başlığı altında yer alan beşinci, yedinci ve kabotaj hakkına eşit oranda ve eşit puanda dağıtılmıştır. Mülkiyet, kapasite ve fiyat tarifesinin ağırlıkları %16, alabilecekleri en yüksek puan ise 8'dir. Atama kriterinin ağırlığı %8 alabileceği en yüksek puan ise 4'tür. İş birliği düzenlemelerinin ağırlığı %6 alabileceği en yüksek puan ise 3'tür. Liberalleşmeyi en az etkilediği düşünülen istatistiğin ağırlığı %2, alabileceği en yüksek puan ise 1'dir.

Tablo 2: Hava Liberalleşme İndeksi

Bileşenler		Hava Liberalleşme İndeksi Puanı			
		Standart	5th+	OWN+	DES+
1. Trafik Haklarının Verilmesi					
a. Beşinci Trafik Hakkı	Var	6	12	5	5,5
	Yok	0	0	0	0
b. Yedinci Trafik Hakkı	Var	6	5	5	5,5
	Yok	0	0	0	0
c. Kabotaj Hakkı	Var	6	5	5	5,5
	Yok	0	0	0	0
2. Atama	Tekli	0	0	0	0
	Çoklu	4	3,5	3,5	7,5
3. Mülkiyet	Esas Mülkiyet ve Etkin Kontrol	0	0	0	0
	Ortak Menfaat	4	3,5	7	3,5
	Şirket Merkezi İlkesi	8	7	14	7,5
4. Kapasite	Önceden Belirleme	0	0	0	0
	Diğer Kısıtlayıcı	2	1,5	1,5	1,5
	Bermuda I	4	3,5	3,5	3,5
	Diğer Liberal	6	5	5	5,5
	Serbest Belirleme	8	7	7	7,5
5. Fiyat Tarifesi	İki Taraflı Onaylama Yöntemi	0	0	0	0
	Başlangıç Ülkesi İtiraz Yöntemi	3	2,5	2,5	2,5
	İki Taraflı İtiraz Yöntemi	6	5	5	5,5
	Esnek Bölge Fiyatlandırma Yöntemi	4 ya da 7	3,5 ya da 6	3,5 ya da 6	3,5 ya da 6,5
	Serbest Fiyatlandırma Yöntemi	8	7	7	7,5
6. İstatistikler	Paylaşılabilir	0	0	0	0
	Paylaşılamaz	1	1	1	1
7. İş Birliği Düzenlemeleri	İzin Verilir	3	2,5	2,5	2,5
	İzin Verilmez	0	0	0	0
En Fazla Toplam ALI Değeri		50	50	50	50

Kaynak: (WTO, 2006: II)

HLİ, ikili anlaşmaları dört farklı yöntem ile puanlandırmaktadır. Standart puanlama yönteminde, genel olarak bir kritere ağırlık verilmeden puanlama yapılmaktadır. Standart olmayan puanlama sisteminde ise pazara erişimi etkileyebilecek farklı kriterlere ağırlık verilerek puanlama yapılmaktadır. Beşinci trafik hakkı (5th+) ağırlıklı puanlama yapılan yöntemde, diğer kriterlere verilen puanlar azaltılırken beşinci trafik hakkı kriterine verilen puan artırılmaktadır. Mülkiyet (OWN+) ağırlıklı puanlama yapılan yöntemde, diğer kriterlere verilen puanlar azaltılırken mülkiyet kriterine verilen puan artırılmaktadır.

Atama (DES) ağırlıklı puanlama yapılan yöntemde, diğer kriterlere verilen puanlar azaltılırken atama kriterine verilen puan artırılmaktadır.

4.1. Hava Liberalleşme İndeksi Standart Puanlama Sistemi

İHHA'nın niceliksel incelenmesi amacıyla DTÖ tarafından hazırlanan HLI'deki bileşenler, açıklamaları ve puanlama sistemi QUASAR Bölüm D'de belirtilmiştir. Bileşenlerin puanlaması yapılırken iki farklı kategori ortaya çıkmaktadır. Birinci kategoride, var veya yok olarak ifade edilen trafik haklarının verilmesi, havayolu atamasının tekli veya çoklu olması, istatistik paylaşımı ve iş birliği düzenlemeleri yer almaktadır. İkinci kategoride, ikiden fazla seçeneği ve puanlandırma sistemi olan havayolu şirketlerinin mülkiyet ve yönetim yapısı, fiyat ve kapasite unsurları yer almaktadır. HLI standart puanlama sisteminin, QUASAR Bölüm D'deki açıklaması aşağıdaki gibidir (WTO, 2006: II.643-667):

4.1.1. Trafik Haklarının Verilmesi

Trafik hakkı, belirlenmiş bir güzergahta uçuş gerçekleştirebilmek ve yolcu, bagaj ve kargo taşımacılığının yapılabilmesi için verilen pazara erişim hakkıdır. Hava taşımacılığının gerçekleştirilmesi için belirlenen dokuz trafik hakkından sadece üç tanesi HLI'de puanlandırılmaktadır. Bunlar; beşinci trafik hakkı, yedinci trafik hakkı ve sekiz ile dokuzuncu trafik haklarını kapsayan kabotaj hakkıdır. Bu üç trafik hakkı, hava taşımacılığının liberalleşmesine önemli ölçüde katkı sağlayabilecek olmasından dolayı seçilmiştir. İkili anlaşmalar HLI ile puanlandırılırken, üç trafik hakkından her birisinin verilmesi halinde 6 puan, verilmemesi halinde ise 0 puan olarak hesaplanmaktadır (WTO, 2006: II.650-651).

Diğer trafik haklarının puanlanmamasının çeşitli sebepleri ise; birinci ve ikinci trafik haklarının Şikago Sözleşmesi gereği taraf devletlere doğrudan verilmesi, İHHA imzalandığı üçüncü ve dördüncü trafik haklarının doğrudan veriliyor olması ve altıncı trafik hakkının ikili anlaşmalarda pek yer almamasıdır (WTO, 2006: II.651).

4.1.2. Atama

İki ülke arasında uçuş gerçekleştirebilecek havayolu sayısını belirleyen kriterdir. İHHA gereği, iki ülke arasında uçuş gerçekleştirecek havayolu sayısı, her bir devlet için ayrı ayrı olmak şartıyla bir, iki veya daha fazla olarak belirlenebilmektedir. Atama kriteri ile ilgili İHHA'da üç farklı durum bulunmaktadır. Bunlar (WTO, 2006: II.651);

0- İHHA'da, atama ile herhangi bir ifade bulunmadığı durumu ifade etmektedir.

1- Taraf devletlerin her birinin bir havayolu şirketi belirlemesine izin veren durumu ifade etmektedir.

2- Taraf devletlerin her birinin iki veya daha fazla havayolu şirketi belirlemesine izin veren durumu ifade etmektedir.

İHHA'da herhangi bir konu ile ilgili hüküm bulunmaması kısıtlayıcı bir durum olarak kabul edilmektedir. Bundan dolayı, atama ile ilgili bir ifade bulunmayan anlaşmalar ve birer tane havayolu şirketinin belirlenmesine izin veren anlaşmalar kısıtlayıcı olarak değerlendirilmekte ve HLI'den 0 puan almaktadır. İki veya daha fazla havayolu şirketi belirlemesine izin veren anlaşmalar ise 4 puan almaktadır (WTO, 2006: II.651).

4.1.3. Mülkiyet

Devletlerin imzaladığı İHHA sonucunda, faaliyet gösterecek havayolu şirketlerinin, mülkiyeti ve kontrolü ile ilgili hükümleri belirleyen kriterdir. HLI'de mülkiyet ile ilgili üç farklı seçenek vardır.

Esas mülkiyet ve etkin kontrol: İki ülke arasında faaliyet gösterecek havayolu şirketlerinin, mülkiyetinin ve kontrolünün büyük çoğunlukta atayan ülkeye veya o ülkenin vatandaşlarına ait olmasını gerektiren koşuldur (WTO, 2006: II.656).

Ortak menfaat: Taraf devletlerin esas mülkiyet ve etkin kontrolü olması şartıyla, taraf devletlerin ortak olduğu havayolu veya devletler arasında yapılan anlaşma ile kurulan çok uluslu bir havayolunun faaliyet göstermesine izin verilmesini ifade etmektedir. Ayrıca, ikili anlaşmaya taraf olmadığı halde, taraf ülke ile ortak bir topluluğun üyesi olan ülkelerin havayolu şirketlerinin faaliyet göstermesine müsaade etmektedir (WTO, 2006: II.656).

Şirket merkezi ilkesi: Kuruluş yeri veya şirket merkezinin taraf ülkelerden birisinde olması durumunda ve atayan ülkenin etkin kontrolünde olan yabancı havayolu şirketlerine, taraf ülkeler arasında havacılık faaliyetlerini gerçekleştirmesine izin verilmesini ifade etmektedir. Mülkiyet konusunda en liberal olan bu koşulda, bazı anlaşmalar havayolu şirketinin merkezi hangi ülkede ise o ülkeye ait geçerli bir işletme ruhsatına sahip olmasını ve havayolunun kontrolünün de o ülkenin sorumluluğunda olmasını isteyebilmektedir (WTO, 2006: II.656).

İHHA'da mülkiyet ile ilgili bir hüküm bulunmadığında veya esas mülkiyet ve etkin kontrol şartı istendiğinde HLI'de 0 puan, ortak menfaat şartının olması halinde 4 puan ve şirket merkezi şartının olması halinde 8 puan verilmektedir. Mülkiyet ile ilgili iki veya daha fazla seçenek olması durumunda en liberal olan seçenek baz alınarak puan verilmektedir (WTO, 2006: II.657).

4.1.4. Kapasite

İHHA imzalayan ülkeler arasında uçuş gerçekleştirecek havayolu şirketlerinin kullanacağı uçak tiplerini, uçuş sıklığını ve piyasaya sunacağı kapasiteyi belirlemektedir. İkili anlaşmalarda yer alan kapasite düzenlemeleri şunlardır:

Önceden belirleme yöntemi: Uçuşlarda sunulacak kapasitenin havayolu şirketleri tarafından belirlendikten sonra ülkelerin sivil havacılık otoritesinin onaylamasını takiben yürürlüğe giren veya kapasitenin doğrudan ülkelerin sivil havacılık otoriteleri tarafından belirlenerek uygulandığı yöntemdir. Bu yöntem en kısıtlayıcı kapasite belirleme yöntemidir (WTO, 2006: II.652).

Bermuda-I yöntemi: Havayolu şirketlerinin uçuşlarda sunacak olduğu kapasiteyi, ülkelerin önceden belirlediği kurallar doğrultusunda belirlediği yöntemdir. Haksız rekabetin olduğu durumlarda, ülkelerin sivil havacılık otoriteleri geçmişte gerçekleştirilen uçuşlara yönelik incelemeler yapabilmektedir (WTO, 2006: II.653).

Serbest belirleme yöntemi: Havayolu şirketlerinin uçuşlarda sunacak olduğu kapasitenin piyasa koşulları ve talep tahminlerine göre belirlendiği yöntemdir. Taraflar, gümrük, teknik, operasyonel veya idari zorunluluklar haricinde, uçuş sıklığını, hizmet düzenliliğini ve uçak tiplerini tek taraflı olarak sınırlandırmaz. En liberal kapasite belirleme yöntemidir (WTO, 2006: II.653).

Diğer: Kapasite belirleme yönteminin yukarıda belirtilen üç yöntemden herhangi birisinin olmadığı veya en az iki yöntemin birlikte kullanıldığı durumlardır (WTO, 2006: II.653).

HLI çalışmaları sürdürülürken incelen anlaşmalarda, önceden belirleme, Bermuda-I ve serbest belirleme yöntemleri haricinde de kapasite belirleme yöntemlerinin kullanıldığı anlaşmalar olduğu görülmüştür. Bu anlaşmaların kapasite belirleme yöntemlerini puanlayabilmek için diğer liberal ve diğer kısıtlayıcı şeklinde iki yeni yöntem belirlenmiştir. Bu yöntemlerin belirlenmesinde DTÖ ve ICAO dört farklı kapasite unsuru belirlemiştir. Bu kapasite unsurları şunlardır (WTO, 2006: II.654):

A. Kapasite unsuru: Havayolu şirketlerinin, genel ilkeler doğrultusunda kapasiteyi belirlemesi gerektiğini ifade etmektedir. Adil ve eşit şartlarda rekabet edilecek ortamın sağlanması, sunulacak kapasitenin piyasa gereklilikleri ile uyumlu olması ve havayollarının birbirlerinin çıkarlarını dikkate alması gerektiği ile ilgili ilkeler bulunmaktadır. Bu tür ilkeler, önceden belirleme, serbest belirleme ve Bermuda-I yönteminde vardır.

B. Kapasite unsuru: Havayolu şirketlerinin sunacağı kapasiteyi kontrol etmek amacıyla kurallar belirlenmesi gerektiğini ifade etmektedir. Kapasitenin bir kısmını belirlemesi veya uçuş sıklıkları ile ilgili alt ve üst limitler belirlemesinden dolayı önceden belirleme yöntemi ile benzerlik göstermektedir.

E. Kapasite unsuru: Sadece devletler tarafından kontrol edilen bir kapasite düzenlemesi yerine, ilkeler doğrultusunda kapasitenin belirlenmesi gerektiğini ifade etmektedir. Normalde serbest belirleme yönteminin göstergesi olmasına rağmen, Bermuda-I yöntemine ek olarak da ortaya çıkabilmektedir.

G. Kapasite unsuru: Kapasite, uçuş sıklığı ve uçuş programları gibi bilgilerin önceden belirleme ve diğer kapasite belirleme yöntemlerindeki benzer şekilde devletlerin onayına sunulması gerektiğini ifade etmektedir.

İHHA'da kapasite belirleme ile ilgili bir hüküm bulunmaması halinde veya kapasitenin önceden belirleme yöntemi ile belirlenmesi gerektiği ifade ediliyor ise HLI'den 0 puan, Bermuda-I yöntemi 4

puan, serbest belirleme yöntemi 8 puan almaktadır. A, B veya G kapasite unsurlarının yer aldığı anlaşmalar diğer kısıtlayıcı şeklinde ifade edilmekte ve indeksten 2 puan almaktadır. E kapasite unsurunun olduğu anlaşmalar diğer liberal şeklinde ifade edilmekte ve indeksten 6 puan almaktadır (WTO, 2006: II.655).

4.1.5. Fiyat Tarifesi

İHHA imzalayan ülkeler arasında uçuş gerçekleştirecek olan havayolu şirketlerinin yolcu, bagaj ve kargo taşımacılığında hangi fiyat belirleme yöntemini kullanılacağını ve devletlerin fiyat belirlemedeki rolünü düzenlemektedir. İkili anlaşmalarda yer alan ve HLI'ye göre puanlandırılan beş farklı fiyat belirleme yöntemi bulunmaktadır.

Çift taraflı onaylama yöntemi: Fiyat tarifelerinin uygulanabilmesi için taraf devletlerin her ikisinin de onaylamasının zorunlu olduğu fiyatlandırma yöntemidir. Her iki tarafında onayını gerektiren bu yöntem, fiyat belirlemede en kısıtlayıcı yöntemidir (WTO, 2006: II.655).

Başlangıç ülkesi itiraz yöntemi: Fiyat tarifelerine sadece uçuşun başlangıç ülkesinin itiraz etme yetkisinin bulunduğu yöntemdir (WTO, 2006: II.655).

Çift taraflı itiraz yöntemi: Her iki devletin, itiraz etmediği fiyat tarifesinin yürürlüğe girmesini sağlayan fiyat belirleme yöntemidir. Bir devletin itiraz etmesinin yeterli olmadığı bu yöntem, havayolu şirketlerine fiyat belirlemede esneklik sağlamayı ve devlet müdahalesini azaltmayı amaçlamaktadır (WTO, 2006: II.655).

Bölge fiyatlandırma yöntemi: Taraf devletlerin önceden belirlediği taban ve tavan fiyat limitlerinin aralığında kalan tarifeleri karşılıklı onayladıkları fiyat belirleme yöntemidir (WTO, 2006: II.655).

Serbest fiyatlandırma yöntemi: Piyasa koşulları doğrultusunda fiyat tarifelerinin belirlendiği ve devletlerin onayını gerektirmeyen fiyat belirleme yöntemidir. Bu yöntem, fiyat belirlemedeki en liberal olan yöntemdir. Fiyat tarifeleri bilgi sağlamak amacıyla ülkelerin sivil havacılık otoriteleri ile paylaşılmaktadır. Taraf devletlerin sivil havacılık otoriteleri, havayolu şirketlerinin haksız rekabete neden olacak ve rakiplerini ciddi bir şekilde zarara uğratabilecek davranışlarına itiraz edebilmektedir (WTO, 2006: II.655-656).

İHHA'da fiyat belirleme yöntemi ile ilgili bir husus bulunmadığı durumlarda veya çift taraflı onaylama yöntemi ile fiyatın belirlenmesi gerektiği ifade ediliyor ise HLI'den 0 puan, başlangıç ülkesi itiraz yöntemi 3 puan, çift taraflı itiraz yöntemi 6 puan, serbest belirleme yöntemi 8 puan almaktadır. Bölge fiyatlandırma yönteminde, diğer yöntemlerin ortalamasının alındığı iki farklı puanlandırma sistemi vardır. Bölge fiyatlandırma, çift taraflı onaylama ile serbest fiyatlandırma yöntemlerini birleştiriyor ise 4 puan, çift taraflı itiraz ile serbest fiyatlandırma yöntemlerini birleştiriyor ise 7 puan almaktadır (WTO, 2006: II.656).

4.1.6. İstatistikler

Hava taşımacılığı faaliyetleri gerçekleştirilirken, devletler arasında istatistik paylaşımı yapıp yapılmayacağı ile ilgili hususları puanlandırmaktadır. İstatistiklerin paylaşımı, HLI'de iki farklı durumda incelenmektedir. Birincisi, talep edilmesi halinde istatistiklerin paylaşımının zorunlu olması ile ilgili bir hükmün bulunup bulunmadığıdır. İkincisi ise, kapasite konusundaki anlaşmazlıklarda gerekli olabilecek istatistiklerin paylaşılması ile ilgili bir hükmün bulunup bulunmadığıdır. İstatistik paylaşımı konusundaki durumlar şu şekildedir (WTO, 2006: II.652):

Birinci durum;

0 – Anlaşmada, istatistik paylaşımı konusunda bir hükmün olmaması

1 – Anlaşmada, istatistik paylaşımı konusunda bir hükmün olması

İkinci durum;

0 – Anlaşmada, belirli aralıklarla istatistik paylaşımı konusunda bir hükmün olmaması

1 – Anlaşmada, belirli aralıklarla istatistik paylaşımı konusunda bir hükmün olması

İkili anlaşmalarda, istatistik paylaşımı ile ilgili ifade edilen iki durumun muhtemel dört kombinasyonu bulunmaktadır. İstatistik paylaşımı ile ilgili hükme, hem birinci durumda hem de ikinci durumda da 0 kodu veriliyor ise istatistik paylaşımı yapılmayacağı anlaşılmaktadır. Bundan dolayı, her iki duruma da 0 kodu verilen anlaşmalar HLI'de 1 puan, kalan üç kombinasyon ise 0 puan alacaktır (WTO, 2006: II.652).

4.1.7. İş Birliği Düzenlemeleri

Havayolu şirketlerinin iş birliği veya kod paylaşımı gibi anlaşmalar yapıp yapamayacağı ile ilgili hükümleri ifade etmektedir. İHHA'da iş birliği ile ilgili bir hükmün bulunmaması veya iş birliğine izin verilmediği durumlarda HLI'den 0 puan, iş birliği veya kod paylaşımı anlaşmalarına izin veriliyor ise 3 puan almaktadır (WTO, 2006: II.652).

4.2. Hava Liberalleşme İndeksi Standart Olmayan Puanlama Sistemi

DTÖ, HLI oluşturulurken standart puanlama sisteminin yanı sıra, beşinci trafik hakkı, atama ve mülkiyet kriterlerine daha fazla ağırlık veren ve standart olmayan üç farklı puanlama sistemi belirlemiştir. Pazara erişim ve pazara giriş koşullarının ticari önemini etkileyebilecek coğrafi ve ekonomik şartları ön plana çıkarmayı amaçlamaktadır. Standart olmayan bu üç puanlama sisteminden alınacak puan, standart puanlamada olduğu gibi en düşük 0 en yüksek 50'dir. Standart olmayan HLI'de, beşinci trafik hakkının verilmesi, mülkiyet ve atama kriterlerinin ağırlıkları artırılırken, diğer kriterlerin ağırlıkları azaltılmıştır.

4.2.1. Beşinci Trafik Hakkının Verilmesi (5th+)

Hava taşımacılığı faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinde, coğrafi konumdan dolayı beşinci trafik hakkının önemi bazı ülkeler için daha fazla olabilmektedir. Beşinci trafik hakkı, bir havayolu şirketine uçuşun başlangıç veya bitiş noktasının kendi ülkesi olması koşuluyla iki yabancı ülke arasında uçuş gerçekleştirme hakkı vermektedir. Coğrafi konum, noktadan noktaya trafiğin az olması veya yüksek nüfuslu bölgelerden uzak olunması nedeniyle talebin düşük kalması gibi problemleri ortaya çıkartabilmektedir. Böyle ülkelerin havayolları için beşinci trafik hakkının daha fazla önem taşımasının nedeni, uzak bir varış noktasına yapılan uçuşa ara nokta ekleyerek, daha fazla talep oluşturmak istenmesidir. Bu durumu göz önünde bulundurarak, puanlama sisteminin ağırlığı değiştirilerek beşinci trafik hakkına daha fazla ağırlık verilmiştir. Beşinci trafik hakkı, standart puanlamada 6 puan alırken, bu sistemde 12 puan almaktadır ve en yüksek HLI puanının 50 olması için mümkün olduğunca diğer kriterlerin puanı düşürülmüştür (WTO, 2006: II.658-659).

4.2.2. Mülkiyet

Hava taşımacılığı hizmetlerini gerçekleştirecek havayolu şirketlerinin mülkiyet yapısı bazı ülkeler için daha fazla öneme sahip olabilmektedir. İHHA'da anlaşılan hizmetleri gerçekleştirebilecek tek havayolu şirketinin mülkiyetinin yabancılarda olması veya farklı ülkelerin ortak olması durumunda mülkiyete daha fazla önem verilecektir. Bu nedenle, mülkiyet kriterine göre puanlama sisteminin ağırlığı değiştirilerek, ortak menfaat ilkesi 4 puandan 7 puana ve şirket merkezi ilkesi 8 puandan 14 puana çıkartılmıştır (WTO, 2006: II.660).

4.2.3. Çoklu Atama

Hava taşımacılığı hizmetlerini gerçekleştirebilecek havayolu şirketi sayısının birden fazla olduğu ülkeler için çoklu atama kriteri daha fazla önem kazanmaktadır. Çünkü ülkeler daha fazla sayıda havayolu şirketinin faaliyet göstermesini istemektedir. Bundan dolayı, çoklu atamaya daha fazla ağırlık veren puanlama sistemi oluşturularak, standart puanlamada 4 olan çoklu atama puanı 7,5'e çıkarılmıştır (WTO, 2006: II.661).

5. YÖNTEM

Araştırmada nitel araştırma yöntemlerinden doküman analizi yöntemi kullanılmıştır. Doküman analizi, araştırmanın amacı doğrultusunda incelenen konu ile ilgili yazılı ve görsel kaynakların analiz edilmesini kapsamaktadır. Nitel araştırmalar yapılırken kullanılan önemli kaynaklardan birisi dokümanlardır. Doküman analizinin en önemli unsurlarından birisi, incelenecek dokümanların doğru kaynaklardan temin edilmesidir (Yıldırım ve Şimşek, 2016:189-195). Doküman analizi; doğru kaynaklara ulaşma, dokümanların incelenmesinde bir kodlama sistemi oluşturma ve elde edilen verilerin analiz edilmesi

aşamalarından oluşmaktadır (Sak vd. 2021: 234). Bu araştırmada, 2015 yılından sonra 18 ülke ile imzalanan, Türkiye Büyük Millet Meclisi Dışişleri Komisyonu tarafından onaylanması uygun bulunan ve Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığı'na sunulan ikili hava hizmet anlaşmaları incelenmiştir. Bu anlaşmaların incelenmesinde, DTÖ tarafından geliştirilen HLI anahtar kelimeleri kullanılmıştır. Türkiye'nin 2015 yılından itibaren imzaladığı ikili anlaşmalar, DTÖ tarafından oluşturulan HLI'ye göre puanlandırılarak, anlaşmaların liberalleşme düzeyleri belirlenmiştir. Başlangıç olarak 2015 yılının seçilmesinin nedeni, 2015 yılına kadar yapılan anlaşmaların, Türker (2015) tarafından incelenmiş olmasıdır. Türkiye'nin 2015 yılından itibaren imzaladığı İHHA'nın incelenmesi ve HLI puanlama sistemi ile bileşenlerinin detaylı bir şekilde açıklanması bu çalışmayı diğer çalışmalardan farklı kılmaktadır.

6. BULGULAR

Uluslararası hava taşımacılığı faaliyetlerinin yasal zeminini oluşturan ikili anlaşmaların sayısı giderek artmaktadır. Türkiye'nin 2015 yılından itibaren imzalamış olduğu 18 adet İHHA incelenmiş ve HLI standart puanlama sistemine göre puanlandırılmıştır. Yapılan puanlamaya göre, anlaşmaların aldığı puanlar Tablo 3'te gösterilmektedir. Yapılan anlaşmaların aldıkları en düşük puan 21 iken, en yüksek puan 38 olmuştur. Ülkeler ile yapılan anlaşmaların HLI'ye göre aldıkları puanlar incelendiğinde, dokuz anlaşma 21 puan, bir anlaşma 25 puan, altı anlaşma 29 puan, bir anlaşma 37 puan ve bir anlaşma 38 puan almıştır. Anlaşmaların liberalleşme düzeylerinin 21 ve 29 puan etrafında yoğunlaştığı görülmektedir. Bu iki puan arasında oluşan farkın temel nedeni, iki ülke arasında hava taşımacılığı hizmetlerini gerçekleştirebilecek havayolu şirketleri ile ilgili mülkiyet kriteridir. 21 puan alan anlaşmalarda esas mülkiyet ve etkin kontrol ilkesi şartı bulunurken, 29 puan alan anlaşmalarda şirket merkezi ilkesi şartı bulunmaktadır.

Tablo 3: HLI Standart Puanlama Sistemine Göre Türkiye'nin İmzaladığı Anlaşmaların Puanları

Sıra No	Anlaşmanın İmzalandığı Ülke	Anlaşma Tarihi	Trafik Haklarının Verilmesi			Atama	Mülkiyet	Kapasite	Fiyat Tarifesi	İstatistikler	İş Birliği Düzenlemeleri	Toplam Puan
			Beşinci Trafik Hakkı (yok 0) (var 6)	Yedinci Trafik Hakkı (yok 0) (var 6)	Kabotaj Hakkı (yok 0) (var 6)							
						Tekli (0) Çoklu (4)	Esas Mülkiyet ve Etkin Kontrol (0) Ortak Menfaat (4) Şirket Merkezi İlkesi (8)	Önceden Belirleme (0) Diğer Kısıtlayıcı (2) Bermuda I (4) Şirket Liberal (6) Serbest Belirleme (8)	Çift Taraflı Onaylama (0) Başlangıç Ülkesi İtiraz (3) Çift Taraflı İtiraz (6) Bölge Fiyatlandırma (4 veya 7) Serbest Fiyatlandırma (8)	Paylaşılabilir (0) Paylaşılamaz (1 puan)	İzin verilmez (0) İzin verilir (3)	
1	Ekvador	27.02.2015	6	0	0	4	8	0	8	0	3	29
2	Vietnam	22.04.2015	6	0	0	4	0	0	8	0	3	21
3	Burkina Faso	19.10.2015	6	0	0	4	4	0	8	0	3	25
4	Sırbistan	19.10.2015	6	0	0	4	0	0	8	0	3	21
5	Gine	03.03.2016	6	0	0	4	8	0	8	0	3	29
6	Ürdün	27.03.2016	6	0	0	4	8	0	8	0	3	29
7	Namibya	06.12.2016	6	0	0	4	0	0	8	0	3	21
8	Nikaragua	06.12.2016	6	0	0	4	0	0	8	0	3	21
9	Paraguay	31.01.2017	6	0	0	4	8	0	8	0	3	29
10	Guatemala	19.04.2017	6	0	0	4	0	0	8	0	3	21
11	Honduras	20.04.2017	6	0	0	4	0	0	8	0	3	21
12	Brezilya	05.12.2017	6	0	0	4	8	8	8	0	3	37
13	Şili	07.12.2017	6	0	0	4	8	8	8	1	3	38
14	Lesotho	19.11.2018	6	0	0	4	8	0	8	0	3	29

15	Palau	22.11.2019	6	0	0	4	8	0	8	0	3	29
16	Ekvator Ginesi	22.07.2020	6	0	0	4	0	0	8	0	3	21
17	Angola	27.07.2021	6	0	0	4	0	0	8	0	3	21
18	Maldivler	02.09.2021	6	0	0	4	0	0	8	0	3	21

Türkiye'nin 2015 yılından itibaren imzaladığı ikili anlaşmalar HLI standart puanlama sistemine göre puanlandırıldığında, oluşan puanlar 21, 25, 29, 37 ve 38'dir. Vietnam, Sırbistan, Namibya, Nikaragua, Guatemala, Honduras, Ekvator Ginesi, Angola ve Maldivler ile imzalanan anlaşmalar 21 puan almıştır, Burkina Faso ile imzalanan anlaşma 25 puan almıştır. Ekvador, Gine, Ürdün, Paraguay, Lesotho ve Palu ile imzalanan anlaşmalar 29 puan almıştır. Brezilya ile imzalanan anlaşma 37 puan ve son olarak Şili ile imzalanan anlaşma ise 38 puan almıştır. Türkiye'nin imzaladığı anlaşmaların genel anlamıyla liberal oldukları görülmektedir.

Şili ile imzalanan anlaşma, liberalleşme düzeyi en yüksek olan anlaşmadır. Bu anlaşmada, trafik haklarının verilmesi kriteri dışındaki tüm kriterler tam puan almıştır. Ayrıca bu anlaşma 2015 yılından itibaren imzalanan anlaşmalar arasında, istatistik paylaşımı ile ilgili bir hüküm bulunmayan tek anlaşmadır. Trafik haklarından ise beşinci trafik hakkı verilirken, yedinci trafik hakkı ve kabotaj hakkı verilmemiştir. İncelen 18 anlaşmanın tümünde yedinci trafik hakkı ve kabotaj hakkının verilmemesi görülmektedir. Yedinci trafik hakkı, bir havayolu şirketinin kendi ülkesine uğramadan yabancı iki ülke arasında uçuş gerçekleştirmesine izin veren trafik hakkıdır. Kabotaj hakkı ise, bir havayolu şirketinin, başlangıç veya varış noktası kendi ülkesi olmak şartıyla, yabancı bir ülkenin iki farklı şehri arasında uçuş gerçekleştirmesine izin veren sekizinci trafik hakkı ve bir havayolu şirketinin, kendi ülkesine uğramadan, yabancı bir ülkenin iki şehri arasında uçuş gerçekleştirmesine izin veren dokuzuncu trafik hakkından oluşmaktadır. Ülkeler, kendi ulusal havayolu şirketlerini korumak amacıyla bu trafik haklarını yabancı ülke havayolu şirketlerine vermemektedir. Bu iki trafik hakkı, Dünya'da en yaygın olarak Avrupa Birliği'nde kullanılmaktadır.

Brezilya ile imzalanan anlaşma, liberalleşme düzeyi en yüksek olan ikinci anlaşmadır. Şili ile yapılan anlaşmadan tek farkı istatistik paylaşımına izin vermesidir. İstatistik paylaşımı HLI'de ağırlığı ve puanı en düşük olan kriterdir. Şili ve Brezilya ile imzalanan anlaşmaları diğer anlaşmalardan ayıran temel kriter, kapasitedir. Bu anlaşmalarda, piyasaya sunulacak kapasite, havayolu şirketleri tarafından talebe göre belirlenecektir hükmü bulunmaktadır. Diğer anlaşmaların tamamında havayolu şirketleri tarafından sunulacak kapasite, ilgili ülkelerin sivil havacılık otoriteleri tarafından uçuşlar başlamadan önce belirlenecektir hükmü bulunmaktadır.

Ekvador, Gine, Ürdün, Paraguay, Lesotho ve Palu ile imzalanan anlaşmaların, puan aldıkları tüm kriterler aynı ve aldıkları puanlar eşittir. Bu anlaşmaların tümünde, bağlantılı uçuş yapmaya izin veren beşinci trafik hakkı, birden fazla havayolu şirketinin uçuş yapabilmesine izin veren çoklu atama hakkı, yabancı havayolu şirketlerinin merkezinin ilgili ülkede olmasını ve ilgili ülke tarafından etkin kontrolünü kabul eden şirket merkezi ilkesi hükümleri vardır. Bunun yanı sıra, fiyatların havayolu şirketlerince piyasa koşullarına göre belirlenmesine izin veren ve sadece haksız rekabetin oluşması, mağduriyetlere neden olunması gibi olumsuzluklar dışında fiyata müdahalede bulunmayan serbest belirleme hakkı verilmiştir. Tüm bu anlaşmalarda, havayolu şirketlerinin iş birliği ve kod paylaşımı anlaşmaları yapmalarına izin verilmiştir.

Burkina Faso ile imzalanan anlaşma 25 puan alan tek anlaşmadır. Bu anlaşmanın 21 ve 29 puan alan anlaşmalardan farklılaşmasına neden olan kriter mülkiyettir. Havayolu şirketlerinin mülkiyeti konusunda taraf devletler, "Afrikalı bir bölgesel çok uluslu havayolunu tayin edilen havayolu olarak tayin etme hakkına sahip olacaktır" ifadesiyle ortak menfaat ilkesine izin vermektedir.

Vietnam, Sırbistan, Namibya, Nikaragua, Guatemala, Honduras, Ekvator Ginesi, Angola ve Maldivler ile imzalanan anlaşmaların, puan aldıkları tüm kriterler aynı ve aldıkları puanlar eşittir. Bu anlaşmaların tümünde, beşinci trafik hakkı, çoklu atama hakkı, serbest fiyat belirleme hakkı ve iş birliği yapma hakkı verilmiştir.

7. TARTIŞMA VE SONUÇ

Hava taşımacılığının gelişmesiyle birlikte uluslararası taşımacılık kurallarının belirlenmesi önem kazanmıştır. Şikago Sözleşmesi, uluslararası havacılık kurallarının belirlenmesinde en önemli

unsurlardan birisidir. Sözleşmede havacılıkla ilgili teknik, hukuki ve ekonomik konular belirlenirken, ülkeler arasında gerçekleştirilecek hava taşımacılığı faaliyetleri ile ilgili izinlerin ve düzenlemelerin İHHA ile belirlenmesi kararı alınmıştır. Bu karar ile birlikte, ülkeler arasında hava taşımacılığı faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi için ikili anlaşmalar imzalanmaya başlamıştır.

Türkiye'nin 2015 yılından itibaren imzaladığı 18 adet ikili anlaşmanın incelendiği bu çalışmada, HLİ standart puanlama sisteminden dokuz anlaşma 21 puan, bir anlaşma 25 puan, altı anlaşma 29 puan, bir anlaşma 37 puan ve bir anlaşma 38 puan almıştır. Vietnam, Sırbistan, Namibya, Nikaragua, Guatemala, Honduras, Ekvator Ginesi, Angola ve Maldivler ile imzalanan anlaşmalar 21 puan ile en düşük puanı almışlardır. Şili ile imzalanan anlaşma ise 38 puan ile en yüksek puanı almıştır. Genel olarak değerlendirildiğinde 2015 yılından itibaren Türkiye ile diğer ülkeler arasında imzalanan ikili anlaşmaların liberal oldukları görülmektedir.

Türkiye'nin imzaladığı anlaşmalar, HLİ kriterlerine göre değerlendirilirken hem Türkiye'nin hem de karşı taraftaki ülkelerin güçlü ve zayıf yönleri, tehditler ve sahip olunan fırsatların birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir. Türkiye'nin sahip olduğu havayolu şirketi sayısı ve bu şirketlerin sahip olduğu uçak sayısı, ağ yapısı, uçuşu destinasyon sayısı ve havayollarının sahiplik yapısı ikili anlaşmaların içeriğinin belirlenmesinde önemli olan faktörlerdir. Tüm anlaşmalarda beşinci trafik hakkının verildiği, yedinci trafik hakkı ve kabotaj hakkının verilmediği görülmektedir. Türkiye'nin sahip olduğu havayolu sayısı ve mevcut durumları göz önünde bulundurulduğunda, ulusal çıkarların ve havayolu şirketlerinin koruması amacıyla yedinci trafik hakkı ve kabotaj hakkının verilmemesi, olumlu bir durum olarak değerlendirilebilir. Bunun yanı sıra, hava taşımacılığı hizmetinin gerçekleştirileceği hatlarda, birden fazla havayolu şirketinin faaliyet göstermesine izin verilmesi, havayolu şirketlerinin eşit şartlarda rekabet edebilmesi açısından bir avantaj sağlamaktadır. Kılıç ve Turgut (2019), daha fazla havayolu şirketinin faaliyet göstermesi, hem yolcu taşımacılığı hem de kargo taşımacılığında ortaya çıkan talebin karşılanması açısından önemlidir.

Çoklu atama, aynı hatta Türk Hava Yolları, Pegasus Havayolları, SunExpress, Ajet ve Türkiye tesciline kayıtlı diğer havayolu şirketlerinden en az ikisinin birlikte uçuş gerçekleştirebilmesi anlamına gelmektedir. Türkiye ile diğer ülkeler arasında hava taşımacılığı hizmetlerinin gerçekleştirilmesinde, Türk Hava Yolları bayrak taşıyıcısı olması nedeniyle, atama konusunda özel şirketlere göre bazı ayrıcalıklara sahip olabilmektedir. Gerede (2011), Türk Hava Yolları'nın, Türkiye'nin imzalayacağı ikili anlaşmaların hazırlanma ve imzalanma sürecine katıldığını, istek ve görüşlerinin alındığını ifade etmektedir. Aldemir ve Şengür (2022), devletin bayrak taşıyıcı olarak Türk Hava Yolları'nı desteklediğini ve ayrıcalıklar sağladığını fakat bazı durumlarda ise, karlı olmasa dahi stratejik olarak önemli olan noktalara Türk Hava Yolları'nın uçuş gerçekleştirmesini isteyebildiğini belirtmişlerdir. Bu durum, bayrak taşıyıcı olmasının Türk Hava Yolları için bazı hususlarda avantaj sağladığını, bazen de karlı olmayan hatlarda uçuş gerçekleştirmek mecburiyetinde kalabileceğini göstermektedir.

İkili anlaşmaların her birinde mülkiyet konusunda farklılıklar bulunmaktadır. Farklılığın temel nedeni, anlaşma yapılan tarafların durumlarının farklı olmasıdır. Türkiye'de havayolu işletme ruhsatı alabilmek için Türkiye sınırları içerisinde bulunan, hisse çoğunluğu, yönetim kurulu üyelerinin çoğunluğu, oy hakkı çoğunluğu ve kontrolü Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarında olan tüzel kişilik şartının sağlanması gerekmektedir (SHGM, 2013). Mevcut kurallara göre, Türkiye'de havayolu işletme ruhsatı alabilmek için esas mülkiyet ve etkin kontrol şartı bulunmaktadır. Bu nedenle, anlaşmalarda mülkiyet konusunda farklı kriterlerin olması Türkiye için bir avantaj ya da dezavantaj sağlamayacaktır.

Kapasite belirleme yöntemi, Brezilya ve Şili ile yapılan anlaşmalarda serbest belirleme yöntemi olarak kabul edilirken, diğer anlaşmaların tümünde önceden belirleme yöntemi kabul edilmiştir. Bu durum, anlaşmaların liberalleşme düzeylerini olumsuz etkilemektedir. Fiyat tarifesinin belirlenme yöntemi, tüm anlaşmalarda serbest fiyatlandırma yöntemi olarak kabul edilmiştir. Rekabet avantajı ve havayolu şirketlerinin gelirlerini artırma imkanı sağlayabilecek olması bakımından önemlidir. İstatistik paylaşımı ile ilgili hüküm sadece Şili ile yapılan anlaşmada yoktur, diğer anlaşmaların tamamı istatistik paylaşımına izin vermektedir. İş birliği düzenlemeleri ise tüm anlaşmalarda izin verilen bir kriterdir. İş birliğine izin verilmesi, özellikle kesintisiz uçuş hizmeti sağlanması, sadakat programlarının ve özel yolcu salonlarının kullanılması açısından değerlendirildiğinde hem havayolları için hem de yolcular için önemli bir avantaj sağlamaktadır.

Bu çalışmanın bazı kısıtları vardır. İlk olarak çalışma, incelenen 18 adet ikili anlaşmanın sonuçlarını tespit etmektedir. Tüm anlaşmaların sonuçlarına ulaşabilmek için Türkiye'nin imzaladığı ikili anlaşmaların ve bu anlaşmalardan güncellenenlerin mutabakat zaptlarının SHGM'de incelenmesi gerekmektedir. İkinci olarak, ikili anlaşma metinlerinde yer alan kurallar üzerinden değerlendirme yapılmıştır, uygulamada havayolu şirketleri verilen tüm hakları kullanmayabilmektedir. Bununla birlikte, İHHA liberalleşme düzeyi belirlenirken kullanılan, HLI kriterlerini ve puanlama sistemini açıklaması açısından önemlidir. Çalışma bulguları, Türkiye'nin son dönemde imzaladığı ikili anlaşmaların içeriği ve liberalleşme düzeyleri hakkında bilgi kaynağı olacaktır.

KAYNAKÇA

- Abate, M., & Christidis, P. (2020). The Impact of Air Transport Market Liberalization: Evidence From EU's External Aviation Policy. *Economics of Transportation*, 22(100164), 1-14. <https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2020.100164>
- Akar, P. G. (2019). *Hizmetler Sektörü Ticaretinin Serbestleştirilmesi ve Ekonomik Büyüme Üzerine Etkileri: Havayolu Taşımacılığı Sektörü ve Türkiye*. (Doktora Tezi). Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Adana.
- Akar, P., Manga, M. ve Bal, H. (2019). Havayolu Taşımacılığında Liberalizasyon ve Ekonomik Büyüme Arasında Nedensellik ilişkisi: Türkiye Örneği. *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 18(3). <https://doi.org/10.21547/jss.537010>
- Aldemir, H. O., & Sengur, F. K. (2022). How Airline Managers Assess Their Competitive Positions: A Case Study in Turkey. *Journal of Global Business Insights*, 7(2), 151-165. <https://www.doi.org/10.5038/2640-6489.7.2.1197>
- Belobaba, P., Odoni, A., & Barnhart, C. (Eds.). (2015). *The Global Airline Industry*. New York: John Wiley & Sons.
- Doganis, R. (2006). *The Airline Business*. London: Routledge.
- Fu, X., Oum, T. H., & Zhang, A. (2010). Air Transport Liberalization and its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic. *Transportation Journal*, 49(4), 24-41. <https://doi.org/10.2307/40904912>
- Gerede, E. (2011). Türkiye'nin İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmalarının Havayolu Yönetimine Etkileri Açısından Değerlendirilmesine Yönelik Bir Ölçek Önerisi. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11(3), 29-50. Erişim adresi: <https://earsiv.anadolu.edu.tr/xmlui/handle/11421/204>
- Gillen, D., & Hinsch, H. (2001). Measuring The Economic Impact of Liberalization of International Aviation on Hamburg Airport. *Journal of Air Transport Management*, 7(1), 25-34. [https://doi.org/10.1016/S0969-6997\(00\)00025-9](https://doi.org/10.1016/S0969-6997(00)00025-9)
- Huderek-Glapska, S. (2010). Economic Benefits of Market Liberalization. Evidence from Air Transport in Poland. *Journal of International Studies*, 3(1), 49-58. Erişim adresi: <https://jois.eu/files/Huderek-GlapskaV3N1.pdf>
- ICAO. (2016). *Manual on the Regulation of International Air Transport (Doc. 9626)*. Montreal: International Civil Aviation Organization.
- Ismaila, D. A., Warnock-Smith, D., & Hubbard, N. (2014). The Impact of Air Service Agreement Liberalisation: The Case of Nigeria. *Journal of Air Transport Management*, 37, 69-75. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2014.02.001>
- Kanatbek, B. (2020). The Analysis of Air Service Liberalization in Kyrgyzstan: Measuring the Degree of Liberalization and Impact to Passenger Traffic Flow. *Journal of Global Studies*, 11, 25-54. Erişim adresi: https://global-studies.doshisha.ac.jp/gs/attach/page/GLOBAL_STUDIES-PAGE-EN-147/149713/file/025-054.pdf
- Kılıç, D., & Turgut, M. (2019). Kentsel Lojistik Açısından İstanbul Havalimanı ve Atatürk Havalimanı'nın Değerlendirilmesi. *KOCATEPEİİBF Dergisi*, Aralık, 21(2), 148-157.

- Kuyucak, F. & Vasigh, B. (2012) Civil Aviation. In H. K. Anheier & M. Juergensmeyer (Eds.), *Encyclopedia of Globalization* (pp. 191-195). Los Angeles: SAGE Publications.
- Law, C. C., Zhang, Y., Gow, J., & Vu, X. B. (2022). Dynamic Relationship Between Air Transport, Economic Growth and Inbound Tourism in Cambodia, Laos, Myanmar and Vietnam. *Journal of Air Transport Management*, 98(102161). <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2021.102161>
- Lei, Z., Yu, M., Chen, R., & O'Connell, J. F. (2016). Liberalization of China–US Air Transport Market: Assessing the Impacts of the 2004 and 2007 Protocols. *Journal of Transport Geography*, 50, 24-32. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.09.003>
- Ovsak, O., & Vysotska, M. (2021). External Economic Effects of Air Transport Development due to the Liberalization. *Communications-Scientific Letters of the University of Zilina*, 23(3), A158-A173. <https://doi.org/10.26552/com.C.2021.3.A158-A173>
- Peoples, J. (Ed.). (2014). *The Economics of International Airline Transport*. Bradford: Emerald Group Publishing.
- Piermartini, R., & Fache Rousová, L. (2008). Liberalization of Air Transport Services and Passenger Traffic. *WTO Staff Working Paper ERSD-2008-06*. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.1315204>
- Rhoades, D. L. (2016). *Evolution of International Aviation: Phoenix Rising*. London: Routledge.
- Sak, R., Sak, İ. T. Ş., Şendil, Ç. Ö. ve Nas, E. (2021). Bir Araştırma Yöntemi Olarak Doküman Analizi. *Kocaeli Üniversitesi Eğitim Dergisi*, 4(1), 227-256. <http://doi.org/10.33400/kuje.843306>
- Shaw, S. (2007). *Airline Marketing and Management*. London: Ashgate Publishing Limited.
- SHGM. (2013). *Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A)*. Ankara: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü.
- T.C. Resmî Gazete. (1945). *Şikago'da 7 Aralık 1944 Tarihinde Akit ve İmza Edilmiş Olan Milletlerarası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve Bunların Eklerinin Onanması Hakkında Kanun*. Ankara.
- Trzepacz, P. (2007). Spatial Aspects of Air Transportation Liberalization-Changes in European Airport Hierarchy. *Bulletin of Geography. Socio-Economic*, (8), 163-177. Erişim adresi: <https://apcz.umk.pl/BGSS/article/view/2438/2425>
- Turgut, M., & Ersöz, C. (2024). Narenciye Sektörünün İhracat Performansı: Hedef Pazar Analizi. *Tarsus Üniversitesi Uygulamalı Bilimler Fakültesi Dergisi*, 4(1), 62-79.
- Türker, G. (2015). *Hava Ulaştırma Anlaşmalarının Uluslararası Hava Ulaşımının Liberalleşmesine Katkısı ve Türkiye Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi). Türk Hava Kurumu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Valdes, V. (2015). Determinants of Air Travel Demand in Middle Income Countries. *Journal of Air Transport Management*, (42), 75-84. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2014.09.002>
- WTO (2006), *Second Review of the Air Transport Annex: Developments in the Air Transport Sector (Part II). Quantitative Air Service Agreements Review (QUASAR)*. Geneva: World Trade Organization.
- Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2016). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*. Ankara: Seçkin Yayınları.

Research Article

Hava Taşımacılığında Liberalleşme: Türkiye'nin İkili Hava Hizmeti Anlaşmaları'nın Hava Liberalleşme İndeksi'ne Göre İncelenmesi

Liberalization of Air Transport: Analysis of Türkiye's Bilateral Air Service Agreements By The Air Liberalization Index

Doğan KILIÇ Öğr. Gör.Dr., Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi Çaycuma Meslek Yüksekokulu dogankilicgrn@gmail.com https://orcid.org/0000-0003-2696-8231	Ferhan K. ŞENGÜR Prof. Dr., Eskişehir Teknik Üniversitesi Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi fkuyucak@eskisehir.edu.tr https://orcid.org/0000-0001-7737-851X
--	---

Extensive Summary

As the aviation industry began to develop, countries' sovereign rights over their airspace and the basic rules to be applied when carrying out aviation activities began to be discussed. In the Paris Convention, which was signed as a result of the Paris Convention held in 1919 to determine the rules regarding aviation was the first multilateral regulation for the regulation of international air navigation, it was accepted that countries had absolute sovereignty over their airspace.

As a result of the developments in the world and in air transportation, towards the end of World War II, the United States of America (USA) called on 53 states to organize an international civil aviation conference in 1944 in order to sign a more comprehensive agreement that would replace the Paris Convention. As a result of the Chicago Conference was held with this call, the Chicago Convention, which would be the most important regulator of civil air transportation in the world, was signed. In the Chicago Convention, as in the Paris Convention, it is accepted that countries have absolute sovereignty over their airspace. At the same time, the Chicago Convention made regulations on many issues, including scheduled and non-scheduled flight rules between countries, the right of passage through the airspace of countries, and the right to land at the airports of the countries that are party to the agreement in case of emergency. As one of the results of these regulations, it was decided that the rules regarding air transportation between the two countries would be determined by bilateral air service agreements to be signed between the countries (Kuyucak and Vasigh, 2012; Rhoades, 2016).

The airports or cities from which flights will be operated between countries, the number of airlines that will operate, the capacity to be offered on flights and price determination procedures are determined by bilateral air service agreements. In bilateral air service agreements, the traffic rights mutually granted by the countries, the number of airlines to operate, the ownership structure of the airlines, the method of determining the capacity and price tariff to be offered, regulations regarding statistical sharing and cooperation are the basic issues that determine whether the agreement is liberal or strict. The Air Liberalization Index developed by the World Trade Organization in 2006 is used to measure the liberalization levels of bilateral agreements. The World Trade Organization examined the agreements published in the International Civil Aviation Organization (ICAO), World Air Services Agreements (WASA) database to determine the key aspects of bilateral agreements.

When the studies conducted in Türkiye were examined, it was determined that the Air Liberalization Index was used in three studies. First, Türker (2015) determined the liberalization level of the bilateral

agreements signed by Türkiye. By comparing the level of liberalization with the number of passengers carried, he concluded that liberalization is not the only factor affecting the number of passengers. Akar et al. (2019), in their study in which they examined the causality relationship between liberalization in air transportation and Gross Domestic Product (GDP) per capita in Türkiye, found that there was a one-way causality relationship from liberalization in air transportation services to GDP. In her study to measure the impact of liberalization in air transportation in Türkiye on GDP, Akar (2019) concluded that liberalization did not affect GDP in the short term, but had a positive effect in the long term.

The fact that the number of studies conducted in Türkiye is low and the elements that make up the Air Liberalization Index and their scoring systems are not adequately explained in this study is considered a deficiency in the Turkish literature. In order to eliminate this deficiency and at the same time reveal the current situation on the subject, this study firstly explains in detail the elements and scoring systems that make up the Air Liberalization Index; Then, the agreements signed by Türkiye since 2015 were scored. As a result of the analysis, the degrees of liberalization of the bilateral air service agreements signed by Türkiye and therefore the liberalization trends in Türkiye air transportation were revealed.

According to the scoring, the lowest score of the agreements received was 21, while the highest score was 38. When the scores of agreements made with countries according to the Air Liberalization Index are examined, nine agreements received 21 points, one agreement received 25 points, six agreements received 29 points, one agreement received 37 points and one agreement received 38 points. It is seen that the liberalization levels of the agreements are concentrated around 21 and 29 points. The main reason for the difference between these two scores is the ownership criterion for airline companies that can provide air transportation services between the two countries. While agreements with 21 points have the principle of principal ownership and effective control, agreements with 29 points have the principle of corporate headquarters.

When the bilateral agreements signed by Türkiye since 2015 are scored according to the HLI standard scoring system, the resulting scores are 21, 25, 29, 37 and 38. The agreements signed with Vietnam, Serbia, Namibia, Nicaragua, Guatemala, Honduras, Equatorial Guinea, Angola and the Maldives received 21 points, and the agreement signed with Burkina Faso received 25 points. Agreements signed with Ecuador, Guinea, Jordan, Paraguay, Lesotho and Palu received 29 points. The agreement signed with Brazil received 37 points and finally the agreement signed with Chile received 38 points. The agreements signed by Türkiye appear to be liberal in general.

While evaluating the agreements signed by Türkiye according to the HLI criteria, the strengths and weaknesses, threats and opportunities of both Türkiye and the opposing countries should be evaluated together. The number of airline companies that Türkiye has and the number of aircraft owned by these companies, their network structure, the number of destinations they fly to and the ownership structure of the airlines are important factors in determining the content of bilateral agreements. It is seen that in all agreements, the fifth traffic right is given, but the seventh traffic right and cabotage right are not granted. Considering the number of airlines Türkiye has and their current situation, not granting the seventh traffic right and cabotage right in order to protect national interests and airline companies can be considered a positive situation. In addition, allowing more than one airline company to operate on the lines where air transportation services will be provided provides an advantage for airline companies to compete on equal terms. Multiple assignment means that at least two of Turkish Airlines, Pegasus Airlines, SunExpress, Ajet and other registered airlines in Türkiye can fly together on the same route.

There are differences in ownership in each of the bilateral agreements. The main reason for the difference is the different situations of the contracting parties. In order to obtain an airline operating license in Türkiye, the legal entity requirement must be met within the borders of Türkiye, with the majority of shares, majority of board members, majority of voting rights and control held by citizens of the Republic of Türkiye (DGCA, 2013). According to current rules, essential ownership and effective control are required to obtain an airline operating license in Türkiye. Therefore, having different criteria regarding ownership in agreements will not provide an advantage or disadvantage for Türkiye.

While the capacity determination method is accepted as a free determination method in the agreements made with Brazil and Chile, the advance determination method is accepted in all other agreements. This situation negatively affects the liberalization levels of the agreements. The method of determining the

price tariff is accepted as the free pricing method in all agreements. It is important in terms of providing competitive advantage and the opportunity to increase the revenues of airline companies. The provision regarding statistical sharing is not only included in the agreement with Chile, all other agreements allow statistical sharing. Cooperation arrangements are a permissible criterion in all agreements. Allowing cooperation provides a significant advantage for both airlines and passengers, especially when considered in terms of providing uninterrupted flight service, use of loyalty programs and private passenger lounges.