

## ABD ve Körfez Ülke Havayolu Şirketleri Arasında Yaşanan Anlaşmazlıkların Liberalizasyon Bağlamında Değerlendirilmesi

Hanifi ASLANER<sup>1</sup>

Geliş Tarihi (Received) 22.05.2023 – Kabul Tarihi (Accepted): 16.03.2024

DOI: 10.26745/ahbvuibfd.1300378

### Öz

Bu çalışmada Birleşik Arap Emirlikleri'ne ait Etihat (Etihad Airways) ve Emirates Havayolları (Emirates Airlines) ve Katar'a ait Qatar Havayolları (Qatar Airways) ile Amerika Birleşik Devletleri'ne ait American (American Airlines), Delta (Delta Airlines) ve United Havayolları (United Airlines) arasında havayolu taşımacılığında yaşanan anlaşmazlıklar; adil rekabet, Açık Semalar Anlaşmaları ve liberalizasyon bağlamında incelenmiştir. Nitel araştırma yöntemlerinden eylem araştırması yönteminin kullanıldığı çalışmada, uluslararası havayolu taşımacılığının bağlı olduğu ekonomik düzenlemeler ele alınmıştır. ABD ile Körfez Ülkeleri arasında imzalanan Açık Semalar Anlaşması-ASA (Open Skies Agreement-OSA) sonrasında ABD'li havayolu şirketleri, Körfez Ülkelerinin kendi havayolu şirketlerine verdikleri devlet yardımı ve sübvansiyonların adil rekabet şartlarını bozduğu iddiası ile anlaşmaların yeniden gözden geçirilmesini istemiştir. Açık Semalar Anlaşmaları ve liberalizasyonun bayraktarlığını yapan ABD'nin adil rekabet şartlarının bozulduğu iddiası ile bu anlaşmalardan geri adım atması, ASA ve liberalizasyona şüphe ile bakılmasına sebep olacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Açık Semalar Anlaşması, Liberalizasyon, Adil Rekabet, Hava Taşımacılığı.

### Disputes between the US and Gulf States' Airline Companies in the Context of Liberalization of Airline Transportation

#### Abstract

This study examines the air transport disputes between the airlines of the Gulf States (Etihad, Emirates, Qatar Airways) and the airlines of the United States (American, Delta, and United) in the context of fair competition, Open Skies Agreements, and liberalization. In this study employing the action research method as one of the qualitative research methods, the economic regulations related to international air transportation are discussed. After signing the Open Skies Agreement with the Gulf States, US airlines asked for a review of the agreements claiming that the state aid and subsidies given by the Gulf States to their airlines distorted the conditions of fair competition. Having been the flag-bearer of the Open Skies Agreements and liberalization, if the United States backs out of these agreements because fair competition conditions have been violated, then it will cause the Open Skies Agreements and liberalization to be viewed with suspicion.

**Keywords:** Open Sky Agreements, Liberalization, Fair Competition, Air Transportation.

<sup>1</sup> Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü Doktora Öğrencisi. [haslaner@yahoo.com](mailto:haslaner@yahoo.com) ORCID: 0009-0006-6807-3689

## Giriş

Küreselleşme en yalın tarifi ile ulusal ekonomilerin çeşitli açılardan uluslararası ekonomi ile bütünleşmesi olarak tanımlanmaktadır (Heywood, 2011). Bu bütünleşme ticaret, yabancı yatırım, sermaye akışları, teknolojik gelişim ve emek hareketleri sayesinde gerçekleşmektedir. Şehirlerde yaşayan insan sayısının artması, genişleyen orta sınıf, göç ve turizm hareketleri gibi nedenlerle 2040'lı yıllarda hava taşımacılığı ihtiyacının şimdiki ihtiyacın iki katına ulaşacağı, hava taşımacılığında kullanılacak hava aracı ve havaalanı sayısının da buna bağlı olarak artması gerekeceği öngörülmektedir.

Uzun mesafelerin kısa sürede kat edilmesine imkân vermesi sebebiyle hava taşımacılığının uluslararası bir niteliği vardır. Artan ihtiyacın ancak uluslararası havayolu seferlerinin düzenlenmesinin önündeki kısıtlamaların gevşetilmesi veya tamamen kaldırılması (liberalizasyon) suretiyle karşılanabileceği ileri sürülmektedir. Öte yandan az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin bir kısmında kendi havayolu taşımacılığı pazarının ve milli havayolu şirketlerinin korunması amacıyla “korumacılık” eğilimleri de devam etmekte, liberalizasyon eğilimlerine karşı şüphe artmaktadır.

Bu çalışmada Birleşik Arap Emirlikleri'ne ait Etihat ve Emirates Havayolları ve Katar'a ait Qatar Havayolları ile Amerika Birleşik Devletleri'ne ait American, Delta ve United Havayolları arasında havayolu taşımacılığında yaşanan anlaşmazlıklar; adil rekabet, Açık Semalar Anlaşmaları ve liberalizasyon bağlamında incelenmiştir. İlk bölümde ikili anlaşmalara dayalı uluslararası hava taşımacılığı düzeni ve uluslararası havayolu taşımacılığının bağlı olduğu ekonomik düzenlemeler ele alınmıştır. İkinci bölümde ikili anlaşmaların daha serbest bir formu olan Açık Semalar Anlaşması-ASA (Open Skies Agreement-OSA), üçüncü bölümde ülkeler arasında sefer düzenlemesine imkân veren hava trafik hakları incelenmiştir. Dördüncü bölümde hizmet ticaretinin serbestleştirilmesine ilişkin çok taraflı bir anlaşma olan Hizmet Ticareti Genel Anlaşmasında (General Agreement on Trade in Services-GATS) hava taşımacılığının yeri tartışılmış, ardından beşinci bölümde son elli yılda etkin olan Neoliberalizm etkisi ile sivil havacılığın liberalizasyonu incelenmiştir. Altıncı bölümde devlet yardımları ve sübvansiyonların adil rekabet ile olan ilişkisine göz atıldıktan sonra son bölümde ABD ve Körfez Ülke Havayolu Şirketleri arasında havayolu taşımacılığı pazarında yaşanan rekabet, bu kapsamda Körfez Ülkelerinin kendi havayolu şirketlerine devlet yardımı ve sübvansiyonlar vermek suretiyle adil rekabet şartlarını bozduğu iddiası incelenmiştir.

Sonuç olarak Açık Semalar Anlaşmaları ve liberalizasyonun bayraktarlığını yapan ABD'nin, adil rekabet şartlarının bozulduğu iddiası ile bu anlaşmalardan geri adım atması, ASA ve liberalizasyon konusunda oluşan güvensizlik ve şüpheleri artıracak değerlendirilmektedir.

### **1. İkili Anlaşmalara Dayanan Uluslararası Sivil Hava Taşımacılığı Düzeni**

Küreselleşme en yalın tarifi ile ulusal ekonomilerin çeşitli açılardan uluslararası ekonomi ile bütünleşmesi olarak tanımlanmaktadır (Heywood, 2011). Bu bütünleşme ticaret, yabancı yatırım, sermaye akışları, teknolojik gelişim ve emek hareketleri sayesinde gerçekleşmektedir. Tüm dünyada Uluslararası Para Fonu (IMF), Dünya Bankası (WB), Dünya

Ticaret Örgütü (DTÖ) gibi uluslararası ve Avrupa Birliği (AB) gibi bölgesel örgütler tarafından desteklenmekte ve yaygınlaştırılmaya çalışılmaktadır. Bunun sonucu olarak devletler ölçeğinde hükümetler, deregülasyon (kuralsızlaştırma), liberalizasyon (serbestleştirme) ve özelleştirme politikalarına ağırlık vermektedir.

Küreselleşmenin etkisi ile sivil havacılığın hemen her yönü, özellikle de sivil hava taşımacılığı son elli yılda çok büyük değişimlere maruz kalmıştır. Uzun mesafelerin kısa sürede kat edilmesine imkân veren hava taşımacılığının doğal yapısı itibariyle uluslararası bir niteliği vardır. Sivil hava taşımacılığı alanında imzalanan iki taraflı ve çok taraflı anlaşmalar ile dünyanın geri kalanında da pazarın serbestleştirilmesi ve kısıtlamaların kaldırılması yönündeki düzenlemeler yaygınlaştırılmaktadır. Böylece dünyada daha çok ülkede pazara girişin önündeki kısıtlamalar kaldırılmakta, rekabet özendirilmekte, bayrak taşıyıcı milli havayolu şirketleri, devlet hava meydanları ve yer hizmeti veren kamuya ait şirketler özelleştirilmektedir (Gerede, 2002).

1944 Chicago Konferansı'nda imzalanan anlaşmalarla sivil hava taşımacılığının teknik konuları başarılı şekilde düzenlenmiş (Doganis, 2001), ancak devletlerin ekonomik konularda ortak bir mutabakata ulaşamaması sebebiyle özellikle tarifeli hava servislerinin düzenlenmesine ilişkin hususlar devletlerin kendi aralarında imzalayacağı ikili ve/veya çok taraflı havacılık anlaşmalarına bırakılmış ve rehberlik etmesi maksadıyla ikili anlaşma standart taslakları ortaya konmuştur. Devletler, havayolu şirketlerinin bir ülkeden diğerine iniş-kalkışları, bir ülkeden aldığı yük ve yolcuğu diğer ülkeye veya üçüncü bir ülkeye taşıması gibi ekonomik içerikli konuları kendi aralarında “ikili hava hizmet anlaşmaları (Bilateral Air Service Agreements-BASA)” imzalayarak düzenlemişlerdir. İkili anlaşmalarda pazara ilişkin hak ve menfaatler “karşılıklılık”, “diğerinin haklarına saygı, nezaket ve eşitlik” ilkeleri çerçevesinde paylaşılmıştır (ICAO, 2004, s. 1.1-3). Uluslararası tarifeli hava taşımacılığı endüstrisi, ülkelerin 190'dan fazla yetkili otoritesi tarafından bu şekilde imzalanmış 4000 civarında anlaşma üzerinde yükselmektedir (Salazar & van Fenema, 2017).

İkili hava taşımacılığı anlaşmalarında devletler, kendi ülkelerinden başka ülkelere veya başka ülkelere kendi ülkelerine tarifeli olarak yük ve yolcu taşıyacak şirketlerin pazara giriş, kapasite, taşımacılık yapacak şirketin belirlenmesi, fiyat vb. hakları uzun yıllar boyunca, korumacı ve kısıtlayıcı bir tavırla sıkı şekilde düzenlemişlerdir (Abeyratne, 2016, s. 113).

1970 ve 1980'li yıllara gelindiğinde, özellikle havacılık sektörü gelişmiş olan ve bölgelerinde sahip oldukları pazar payı ile yetinmeyerek yeni pazarlara giriş yapmak isteyen ülkeler, uluslararası hava taşımacılığı sektöründeki bu kısıtlayıcı kuralların kaldırılması ve daha

liberal olmasını savunan politikalar uygulamaya koymuşlardır. Zira küresel pazarlara erişim ancak daha çok liberalleşme ile mümkündür.

Bununla birlikte bazı ülkeler uluslararası havayolu taşımacılığının liberalleştirilmesine şiddetle karşı çıkmaktadır. Bu karşı çıkışın birkaç sebebi vardır. İlk olarak bu ülkeler havayolu taşımacılığını bir kamu hizmeti olarak görmektedir. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde havayolu taşımacılığı devletler tarafından kurulan ve işletilen ve aynı zamanda bayrak taşıyıcı olma özelliği olan milli havayolu şirketleri tarafından yapılmaktadır. İkincisi, bazı ülkeler liberalleşme sonrasında oluşan serbestlik ortamından istifade ile ABD gibi gelişmiş ülkelerin, güçlü havayolu şirketleri vasıtasıyla pazarı tamamen ele geçireceği ve kendi havayolu şirketlerini yok edeceğinden (birleşme, satın alma veya iflas yoluyla) endişe etmektedir (Gerede, 2002).

Devletlerin küresel pazarlara erişim istemelerinin bir sonucu olarak da daha liberal ikili anlaşmalar gündeme gelmiştir. Bu anlaşmalarda pazara girişin önündeki kısıtlamaların kaldırılması, kapasitenin serbestçe belirlenebilmesi, devletlerin tarifelere müdahale etmemesi ve tarafların ilgili pazar için birden fazla havayolunu belirleyebilmesi gibi özellikler kabul edilmiştir (ICAO, 2004, s. 2.0-2).

Bu gelişmeler zamanla tüm dünyada yaygınlık kazanmış ve 90'lı yıllarda pek çok ülke ikili anlaşmalarındaki kısıtlayıcı maddeleri değiştirme yoluna gitmiştir. Pazarı yönlendirme gücü olan kimi ülkeler pazara giriş, kapasite ve fiyatlandırma üzerindeki bütün kısıtlamaları kaldırdıkları daha liberal ikili anlaşmalar (Open Skies Agreement-OSA) imzalamaya başlamışlardır. Türkçeye Açık Semalar Anlaşması (ASA) olarak tercüme edilen anlaşmalardan kasıt, esasen ikili anlaşmalardaki kısıtlayıcı maddelerin büyük oranda serbestleştirildiği veya tamamen kaldırıldığı anlaşmalardır.

## **2. Açık Semalar Anlaşmaları**

ABD'nin uluslararası hava taşımacılığını liberalize etmeye yönelik ilk denemesi ABD Ulaştırma Bakanlığı'nın 1992 Mart'ında ilan ettiği "Açık Semalar-Open Skies" girişimidir. Söz konusu girişim kapsamında yayınlanan bakanlık direktifinin giriş bölümünde, "ABD ile Avrupa sivil hava taşımacılığı pazarının olabildiğince serbestleştirilmesi ve mümkün olması durumunda bu girişimin söz konusu pazarın ötesine taşınmasının hedeflendiği" belirtilmektedir (Department of Transportation, 1992, s. 1).

Aynı dokümanda “Açık Semalar Anlaşması” teriminden ne anlaşılması gerektiği açıklanırken, bir anlaşmanın ASA olarak nitelendirilebilmesi için ihtiva etmesi gereken özellikler aşağıdaki şekilde sayılmıştır (Department of Transportation, 1992, s. 3):

- Tüm rotalarda (pazarlara) serbest erişim,
- Tüm rotalarda sınırsız kapasite ve frekans,
- Rota ve trafik haklarında kısıtlama olmadan ABD’deki bir nokta ile Avrupa’daki bir nokta arasında faaliyet gösterme hakkı (kalkış ve iniş noktaları arasında bir ara nokta ve varış noktası ötesinde bir noktaya taşıma da dahil).
- Giriş meydanında yolcuların daha küçük uçaklara aktarılabilmesi hakkı,
- Üçüncü ve dördüncü trafik haklarının serbest olduğu hatlarda fiyatların belirlenmesinde çift taraflı itiraz yöntemi ve üçüncü ülkelerde fiyat liderliği uygulayabilme,
- Liberal charter düzenlemeleri (uçuşun nereden başladığından bağımsız olarak her iki devletin de kabul edebileceği daha az kısıtlayıcı charter uçuş düzenlemeleri),
- Liberal kargo düzenlemeleri,
- Havayolu şirketlerinin kazandığı parayı kendi para birimlerine (ABD Doları) anında çevirebilme ve kısıtlama olmadan kendi ülkesine gönderebilme imkânı,
- Kod paylaşım imkânı,
- Havayolu şirketinin kendi uçuşlarını destekleyebilmek için kendi yer hizmet şirketini kurabilme imkânı,
- Ticari fırsatlar, kullanıcı fiyatları, adil rekabet ve çok türlü taşımacılık konularında hükümler (Department of Transportation, 1992, s. 6) (Warner, 1993, s. 300).

### **3. Trafik Hakları**

İkili hava hizmet anlaşmalarında düzenlenen konular arasında en önemli konuların başında tarafların karşılıklı olarak birbirine tanıdığı hava trafik hakları gelmektedir. Hava trafik hakkı belirli bir pazarda, taşıma yapmasına müsaade edilmiş bir uçakta, hangi yolcu ya da yükün taşınabileceğini belirleyen bir tür pazara giriş hakkı olarak tanımlanabilir (ICAO, 2004). Trafik hakları ekonomik bir değere sahip, devletlerin birbirlerine sağlamış olduğu hava serbestilerine ya da imtiyazlarına karşılık gelir. Chicago Sözleşmesinde devletlerin sahip olduğu kara ülkesi ve karasuları üzerindeki hava sahasında münhasır egemenliğe sahip olduğu kabul edildikten sonra, artık bir devlete ait hava aracının başka bir ülkenin hava sahasına girebilmesi için ilgili ülkeden izin alması zorunlu hale gelmiştir (Resmi Gazete, 1945). İşte bu

şekilde devletlerin birbirine tanımış olduğu serbestilere, Trafik Hakkı denir. Bugün için tanımlanmış olan dokuz adet trafik hakkı mevcuttur (ICAO, 2004).

Başka bir katılımcı devletin topraklarına inmeksizin üzerinden uçuş imtiyazı (Transit Uçuş) birinci hava trafik hakkı olarak adlandırılırken, ticari amaç dışında teknik bir nedenle (yakıt ikmali ya da tamir gibi) başka bir üye ülkenin topraklarına iniş imtiyazı (Teknik iniş yapma) ikinci hava trafik hakkı olarak isimlendirilmektedir. Üçüncü hava trafik hakkı ise bir havayolu şirketinin kendi ülkesinden aldığı yolcu, yük ya da postayı başka bir ülkeye taşıma hakkı olarak tanımlanabilir. Bunun tam tersi ise, yani bir başka ülkeden yolcu, yük ya da posta alarak kendi ülkesine taşıma hakkı da dördüncü hava trafik hakkını oluşturur. Beşinci trafik hakkı, kendi ülkesinden kalkan bir uçağın ikinci bir ülkeye inerek buradan aldığı yolcu, yük veya postayı üçüncü bir ülkeye taşıyabilme veya üçüncü ülkeden kalktıktan sonra ikinci ülkeye inerek aldığı yolcu, yük veya postayı kendi ülkesine taşıyabilme imtiyazı olarak tanımlanabilir (ICAO, 2004, s. 4.1.8). Beşinci trafik hakları genellikle kolay kolay verilmez. Zira başka ülke havayolu şirketleri bu hak sayesinde bu hakkı tanıyan ülkenin havayolu şirketleri ile söz konusu rotada rekabet edecek duruma gelir ve o pazarda pay sahibi olur. Öte yandan beşinci trafik hakkı havayolu şirketlerinin karlılığını artırdığından oldukça talep edilen bir haktır.

Altıncı trafik hakkı bir ülke taşıyıcısının, ikinci bir ülkeden aldığı yolcu, yük veya postayı kendi ülkesine indirdikten sonra kendi ülkesinden aldığı yolcu, yük ve postayla birlikte üçüncü bir ülkeye taşınması imtiyazıdır. Bir bakıma taşıyıcı, kendi ülkesinin iki farklı ülke ile arasındaki üç ve dördüncü trafik hakkını kullanmaktadır (Gerede, 2015). Yedinci trafik hakkı, bir ülke taşıyıcısının kendi ülkesi dışındaki iki ülke arasında yolcu, yük ya da posta taşıma imtiyazıdır. Diğer trafik haklarının aksine taşıyıcıya ait uçağın ilk kalkışı, son inişi ya da arada bir yerde herhangi bir inişi kendi ülkesinde bir meydana olmak zorunda değildir (ICAO, 2004) (Gerede, 2002).

Sekizinci trafik hakkı, bir diğer tabirle Kabotaj hakkı (bağlantılı kabotaj hakkı da denir), bir ülke taşıyıcısına başlangıç noktası veya son iniş noktası kendi ülkesinde bir havaalanı olmak koşuluyla, başka bir devletin ülkesi içerisindeki herhangi iki havaalanı arasında yolcu, yük ya da posta taşıma imtiyazı vermesi olarak tanımlanabilir. Başka bir tabirle, bir ülkeye tescilli bir uçağın bir başka ülkede bulunan noktalar arasında seferler düzenleyebilmesi ve taşıma yapabilmesi imtiyazıdır (ICAO, 2004). Sekizinci trafik hakkına gerçek yaşamdan verilebilecek en uygun örnek Avrupa Birliği olabilir (ITF, 2019, s. 57). Dokuzuncu trafik hakkı ise başlangıç veya son iniş noktası kendi ülkesinde bir havaalanı olmasına gerek duyulmaksızın, bir ülke

taşıyıcısına başka bir ülke topraklarındaki iki nokta arasında taşıma yapma imtiyazı verilmesidir (ICAO, 2004).

Aşağıda tartışacağımız ABD-Körfez ülkeler havayolu şirketleri arasındaki anlaşmazlıkta beşinci trafik hakkı kilit bir öneme sahiptir. Bugüne kadar ABD'nin diğer devletlerle imzalamış olduğu ASA'da sekizinci trafik hakkı (kabotaj) ve pazara girecek havayolu şirketinin sahiplerinin hangi ülkenin vatandaşları olduğu ve yönetiminde hangi ülke vatandaşlarının söz sahibi olduğu ile ilgili herhangi bir hüküm içermediği görülmektedir (Gerede, 2002). Bu iki konu ABD'nin liberalizasyon konusunda taviz vermediği en önemli iki husustur.

ABD sivil hava taşımacılığının önündeki kısıtlama ve engellerin kaldırılması için her türlü çabayı göstermekte, yerine göre ülkelerle, bölgesel veya ikili anlaşmalar yapmak suretiyle bunu sağlarken yerine göre muhatap aldığı ülkelere bu konuda baskı yapmaktadır.

#### **4. Hizmet Ticareti Genel Anlaşması**

1947 yılında imzalanan Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (The General Agreement on Tariffs and Trade) kapsamında 1986-1994 yılları arasında gerçekleştirilen Uruguay Görüşmelerinde hizmet ticaretinin serbestleştirilmesine ilişkin çok taraflı bir anlaşma olan Hizmet Ticareti Genel Anlaşması (General Agreement on Trade in Services-GATS) imzalanmıştır. Küreselleşme ve liberalizasyonun önemli araçlarından biri olan GATS sayesinde bankacılık, sigortacılık ve telekomünikasyon gibi birçok hizmetin liberalizasyonu sağlanabilmiş ancak sivil hava taşımacılığının bu yolla liberalizasyonu mümkün olmamıştır.

GATS, hizmetler alanındaki 12 başlıkta yatırımların serbestleştirilmesini öngören bir anlaşmadır. GATS, bu alanlarda devlet tarafından geliştirilmiş ve uygulamaya koyulmuş düzenlemelerin uluslararası serbest ticaret lehine ortadan kaldırılmasını ve düzenleme dışına çıkarılmasını öngörmektedir (TMMMO, 2002). GATS müzakerelerinde hızla özelleştirilmesi ya da serbest piyasa ekonomisine dâhil edilmesi istenen 12 alandan birisi de “ulaştırma” hizmetleridir. Hava Taşımacılığı Hizmetlerine İlişkin Ekte “trafik hakları ve trafik haklarıyla doğrudan bağlantılı hizmetler” GATS kapsamı dışında tutulmuştur (Resmi Gazete, 1995, s. 273). GATS kapsamı dışında tutulan hizmetlerin istisnaları şunlardır: uçak bakım ve tamir hizmetleri, hava taşıma hizmetlerinin reklamı ve pazarlanması ve bilgisayarlı rezervasyon sistemleri (ICAO, 2008, s. 3.3-4).

Her ne kadar havayolu taşımacılığı bu sayede liberalize edilememiş olsa da Dünya Ticaret Örgütü (World Trade Organization - WTO) devletlerin birbiriyle imzalamış olduğu ikili hava taşımacılığı anlaşmalarının, liberalizasyon derecesini ölçen bir ölçek geliştirmiştir<sup>2</sup>.

## 5. Neoliberalizm ve Sivil Havacılığın Liberalizasyonu

Kapitalizmin 1980’li yıllardan bugüne kadar devam eden dönemi yaygın bir şekilde “neoliberalizm” olarak tanımlanır. Neoliberalizm, kapitalist sistemde 1973’den sonra ortaya çıkan ve hemen hemen tüm ülkeleri enflasyon, durgunluk ve kitlesel işsizlik sürecine sokan krize bir tepki olarak ortaya çıkmıştır. Amacı 1945 sonrası dönemi niteleyen “büyük kamu sektörü ve devlet müdahalesini engellemektir”. 1970’lerde yaşanan ekonomik durgunluk, artan işsizlik ve enflasyondan sorumlu tuttuğu “vergilendir ve harca” politikalarını ve Keynesçiliği eleştirir. Piyasa ekonomisi ve bireycilik doğrultusunda, devletin faaliyetlerinin daraltılmasını, tüm kontrolün piyasa güçlerine verilmesini, devletin ekonomiyi kendi haline bıraktığında en iyi şekilde işleyeceğini savunur (Heywood, 2011).

Dünya ekonomileri 1970’li yıllarda yapısal bir krize girmiş, krize çare bulmak amacıyla tüm toplumsal kuvvetleri yeniden şekillendiren reçeteler ortaya atılmıştır. Söz konusu reçeteler temelde neoklasik ilkelere başvurmak suretiyle bugün ekonomik küreselleşme diye bildiğimiz karşılıklı bağımlılık ve çok taraflı düzenleme türlerini teşvik etmiştir (Colas, 2005, s. 132). Bu süreç içerisinde eğitim, sağlık gibi alanlar birer kamu malı olmaktan hızla uzaklaştırılıp, serbest piyasa söylemi içerisinde hızla ticarileştirilmiştir (Şenses, 2009). Neoliberalizme göre, ekonomik özgürlüğün merkezinde özel mülkiyet hakkı ve diğerleri ile serbestçe sözleşmeler yapabilme özgürlüğü bulunur. Ekonomiyi ve toplumları en iyi organize etme yolunun pazar mekanizması ve rekabet olduğu kabul edilir. Devletin ve diğer uluslararası kuruluşların görevinin, özel mülkiyet haklarını garanti altına alınması ve piyasaların demokratik/popülist zorluklardan koruması olduğu savunulur (Gertz & Kharas, 2019, s. 9).

Bunlara ek olarak dikkate alınması gereken alt prensipler ise (Gertz & Kharas, 2019);

- İç pazarları düzenlemekten vazgeç ve rekabeti artırmak için fiyat kontrolünü engelle,
- Devlet şirketlerini özelleştir ve mümkünse sağlık ve eğitim gibi hizmetlerin özel şirketler eliyle verilmesini teşvik et,
- Finansal pazarları ve açık sermaye hesaplarını serbestleştir,

---

<sup>2</sup> Literatüre Air Liberalization Index olarak geçen bu ölçek için bkz: (Piermartini & Rousova, 2008)



- İç pazarları uluslararası rekabete açabilmek için ticari korumaları en aza indir,
- Hükümetin mali açık verme ve borç alma imkânını sınırlandır,
- Devlet sübvansiyonlarından veya yerel şirketler ve endüstriler arasında “kazanacakları belirlemekten” kaçın,
- Mülkiyet hakları için hukuki koruma sağla (Gertz & Kharas, 2019, s. 9).

Sivil havacılığa devletlerin müdahalelerinin sınırlandırılması, düzenlemelerin kaldırılarak sektörün serbestleştirilmesinin rekabeti artırmak suretiyle vatandaşa daha kaliteli hizmeti daha ucuza sağlanmasına katkıları olacağı alan yazında pek çok yazar tarafından savunulmuştur (Abeyratne, 2012) (Cento, 2009) (Doganis, 2001) (Gerede, 2015) (Hindley, 2004) (Kozlu, 2006) (OECD, 2015). Son otuz yılda tüm dünyada sivil havacılık sektöründe yaşanan deregülasyonlar, liberalizasyonlar, özelleştirmeler, dünyada genel olarak yaşanan küreselleşme, ülkeler arasında imzalanan ikili ve çok taraflı anlaşmalar (özellikle de Açık Semalar Anlaşmaları) “rekabeti” artırmak suretiyle sektörü baştan aşağıya değiştirmeye zorlamıştır (Truxal, 2012).

Liberalizasyonun temel iddialarından biri “rekabetin” gelişeceği ve bu sayede daha kaliteli ve daha ucuz hizmet alma imkânının ortaya çıkacağı iddiasıdır (Dempsey & Goetz, 1992). Bu, başta İngiltere ve ABD olmak üzere liberal bir ekonomik düzene dayalı ülkelerde artık sorgulanmaya bile gerek duyulmadan savunulan bir iddiadır. Ancak sivil havacılığın liberalizasyonunun, başta ABD olmak üzere, gelişmiş ülkelerin kendi şirketlerine yeni pazar bulmak için, sektörün kamu hizmeti niteliğinden çıkarılarak ticarileştirilmesi yönünde bir adım olarak değerlendiren ve kaynak israfı yaratacağını savunan yazarlar da mevcuttur (Dempsey & Goetz, 1992) (Günel, 2010). Öte yandan liberal ekonomik düzene alternatif olarak benimsenen kimi görüşlerin mensuplarına göre “liberal kapitalizmdeki rekabet durumu, kaçınılmaz olarak endüstriyel mali sermayenin bir elde toplanmasını ve merkezileşmesine sebep olacak, bunun sonucunda da tekeller oluşacak ve finans kapitali ele geçirecektir (Jessop, 2013). Bu görüş taraftarlarına göre kapitalizmdeki rekabet, zayıf şirketlerin ele geçirilmesi veya iflas ettirilmesi suretiyle zamanla tekel oluşumuna hizmet etmektedir.

## **6. Devlet Yardımları ve Sübvansiyonlar**

Devlet Yardımı; doğrudan kamu tarafından veya kamu kaynakları aracılığıyla herhangi bir şekilde sağlanan, belirli teşebbüslere avantaj sağlayarak rekabeti bozan veya bozma tehdidi oluşturan mali ya da aynı destek olarak tanımlanmaktadır (Öztürk, ve diğerleri, 2019).

Sübvansiyon ise; devletin sanayi, ticaret ve tarımı korumak ve özendirmek amacıyla bu alandaki kamu ya da özel kesim girişimlerine, faize tabii tutmamak, geri almamak üzere, sürekli veya bir kereliğine verdiği yardım ve destek demektir (Bozkurt, Ergün, & Sezen , 2008).

Havayolu taşımacılığının daha başlangıç yıllarından itibaren taşımacılık yapan şirketlere devlet tarafından doğrudan veya dolaylı olarak bir takım destekler ve sübvansiyonlar sağlanması normal karşılanmıştır. Esasen bu durumun kaynağı, Chicago Sözleşmesinin 44'üncü maddesinde ICAO'nun görevleri arasında gösterilen “Akit Devletlerin haklarına tam olarak riayet edilmesini sağlamak ve Akit Devletlerden her birine uluslararası hava hatları işletmek hususunda bir imkân temin etmek” maddesine dayandırılmaktadır (Resmi Gazete, 1945).

Sektörün gelişerek birden fazla havayolu şirketinin rekabet halinde taşımacılık yapmaya başladığı dönemlerde bile, özellikle kriz dönemlerinde, devletlerin havayolu şirketlerine destek ve sübvansiyon sağladığı görülmektedir. Uluslararası uçuşların gerçekleştirilebilmesi için devletler İkili Hava Ulaştırma Anlaşmaları imzalarken, kendi milli havayolu şirketlerini rekabetten korumak maksadıyla uzun süre bu destekleri gizli bir şekilde devam ettirmişlerdir.

Devletlerin havayolu şirketlerine sağladığı destek ve sübvansiyonların amaçları arasında; milli havayolunun pazar payını korumak, kendi ülkesinde havayolu ulaşımını devam ettirmek, yabancı havayolu şirketlerine bağımlılığı azaltmak sayılabilir (ICAO, 2004). Elbette bir devletin kendi havayolu şirketlerine gerek doğrudan, gerekse dolaylı olarak sağladığı destekler (örneğin bir devletin kendi milli havayolu şirketinin uluslararası uçuşlar için yakıt desteği sağlaması) aynı pazarda hizmet veren diğer havayolu şirketleri ile yaşanan rekabette söz konusu şirkete bir avantaj sağlayacak ve adil rekabet şartlarını bozacaktır. Bir devletin havayolu şirketine sağlayacağı sağlayabileceği destekler; şirket zararlarının doğrudan devlet fonlaması ile kapatılması, şirketin devlete olan borçlarının kısmen veya tamamen silinmesi, şirket borçlarına devlet garantisi verilmesi veya şirkete düşük faizli kredi sağlanması, tercihli vergi uygulaması, çalışanlara sağlanan işsizlik ödeneği, iflas aşamasına gelen havayolu şirketine seferlere devam edebilmesi ve borçlarını yeniden yapılandırabilmesi için ayrıcalık sağlanması gibi çok farklı şekillerde olabileceği ifade edilmektedir (ICAO, 2004).

Bunlara ek olarak bazı hizmetlerin sadece milli havayolu şirketlerinden alınmasını öngören (örneğin devlet görevlilerinin resmi görevlerde sadece milli havayolu ile seyahat edebileceğini düzenleyen kural) kurallar da aslında adil rekabeti bozan bir tür sübvansiyondur. Sağlanan bu ayrıcalıkların adil rekabet şartlarını etkilediğinden bahsedebilmek için ayrıcalık

sağlanan şirketin örneğin; daha düşük ücret uygulamasına imkân verecek kadar etkili olup olmadığına bakılır. Son dönemlerde imzalanan liberal ikili hava ulaştırma anlaşmaları, devletler tarafından kendi havayolu şirketlerine sağlanan devlet desteği ve sübvansiyonları adil rekabet şartlarını bozması nedeniyle ciddi şekilde engellemiştir (ICAO, 2004, s. 2.3-6).

Devletlerin sivil havayolu şirketlerine sağladığı yardım ve sübvansiyonlar Thorsteinsson (2000) tarafından şu şekilde sınıflandırılmıştır; doğrudan sübvansiyonlar, sermaye enjeksiyonları, devlete yapılacak ödemelerin azaltılması, devlet tarafından verilen garantiler, vergi muafiyetleri (imtiyaz ve ertelemeleri dahi), devletin sağladığı krediler (Thorsteinsson, 2000, s. 5). Ağır ekonomik buhran veya kriz dönemlerinde devletin kendi şirketlerine bir takım destekler sağlaması söz konusu şirketler ve sektörün ayakta kalabilmesi için korumacı bir etki yapabilmektedir. Ancak bir şirkete sağlanan bu tür desteklerin aynı şartlarda iş gören ve devlet desteği almayan diğer şirketler için dezavantaj oluşturduğu, ayakta kalabilmek için etkili yöntemler geliştiren ve devlet yardımına ihtiyaç duymayan şirketlerin bu durumda cezalandırılmış olacağı, devlet desteği alan şirketlerin ise gerekli yapısal değişiklikleri yapma gereği duymayacağı iddia edilmektedir (Thorsteinsson, 2000).

## **7. ABD ve Körfez Ülke Havayolu Şirketleri Rekabeti**

Yukarıda yapılan açıklamalar dikkate alınarak, ABD’li üç havayolu şirketi (American, Delta, ve United Havayolları) ile körfez ülkelerine ait havayolu şirketlerinin (Emirates ve Etihad Havayolları - Birleşik Arap Emirlikleri), ve (Qatar Havayolları - Katar) yaşamış olduğu sorunlara göz atılacaktır. Son dönemde Amerika ile ASA imzalayarak filosunu ciddi şekilde geliştiren körfez ülkelerine ait üç milli havayolu şirketinin (Emirates, Etihad ve Qatar Havayolları) yolcu oranlarını artırmaları, Amerika’nın üç önde gelen havayolu şirketini (Amerikan Havayolları, Delta Havayolları ve United Havayolları) huzursuz etmiştir. ABD ile Birleşik Arap Emirlikleri arasında 1999 yılında, Katar arasında ise 2001 yılında ASA imzalanmıştır (US Department of State, 2023). Amacı hava ulaştırma pazarını devlet müdahaleleri veya korumacılık duvarları olmaksızın serbest rekabete açmaktır. Burada ABD’nin tüm dünyada diğer ülkelerle ASA’lar imzalamak konusunda muhatap ülkeleri teşvik ettiği, hatta gerekirse bu ülkelere baskı yaptığı, imzalanan ASA’da ise kapasite sınırlamasına müsaade etmediğini hatırlamak gerekmektedir.

Körfez ülkelerine ait bu üç şirketin devlete ait olmaları nedeniyle, devletlerinden mali destek aldıklarını, sübvansiyon edildiklerini, böylece adil rekabet şartlarını bozduklarını iddia eden Amerikan şirketleri, Amerikan Hükümeti’ne “Katar ve Birleşik Arap Emirliklerine ait havayolu

şirketlerinin devlet destekli rekabeti” adlı 55 sayfalık bir rapor sunmuş ve yaptıkları baskılarla ABD’de bu şirketler hakkında soruşturma başlatmayı başarmışlardır. Körfez ülkelerinin çok büyük merkez havaalanları (Hub)<sup>3</sup> inşa ettikleri ve bu havaalanlarından söz konusu şirketlerin indirimli faydalandıkları, şirketlerin ait olduğu ülkelerdeki vergilendirmelerinin ABD ve Avrupa ülkelerindekilere kıyasla çok düşük olduğu ve işçi çalıştırma şartlarının daha avantajlı olmasının rekabet şartlarını körfez havayolu şirketleri lehine bozduğu iddia edilmiştir (Ruwantissa, 2017).

Körfez şirketlerinin adil olmayan rekabet şartları sayesinde ABD yolcu pazarlarının % 21,4 ünü ele geçirdiklerini, bu sebeple bir kısım ABD vatandaşının işini kaybettiğini öne süren ABD şirketleri söz konusu sorunla ilgili olarak makul bir çözüme ulaşıncaya kadar bu şirketlerin yolcu taşıma hizmetlerinin dondurulması, bunun olmaması durumunda körfez taşıyıcıları ile adil bir kapasite paylaşımının sağlanması talep edilmiştir. Bu taleplerin gerekçesi de “haksız rekabet” kavramına dayandırılmıştır (Zhang, 2015) (Ruwantissa, 2017, s. 117).

Gerçekten de serbest ticaret söz konusu olduğunda gelişmemiş ülkelerdeki şirketler, daha fazla üretken olduklarından ya da iş gücünün bolluğundan değil, işçilerin toplu sözleşmeye katılımlarını engellediklerinden, daha düşük sağlık ve güvenlik standartlarına uyma zorunluluklarından veya hükümetler tarafından sübvansede edildiklerinden rekabet avantajına sahip olabilirler (Rodrik, 2011). Bu iddialara ve taleplere karşılık Etihat Havayolu Şirketi’nin “Oxford Economics” şirketine yaptırdığı araştırmada, körfez havayollarının faaliyetleri sonucunda Amerikan ekonomisine zarar vermek şöyle dursun, Amerikan ekonomisine 2,9 milyar ABD dolarlık katkı ve 23,400 yeni iş imkânı sağlandığının hesaplandığını” savunulmuştur. Ayrıca, Amerikan şirketlerinin körfez şirketleri ile ilgili bu iddialarına başta uçak üreticisi Amerikan şirketleri ile daha küçük havayolu şirketleri katılmamaktadır. Söz konusu körfez havayolu şirketleri Boeing’in en önemli müşterilerindedir. Yerel taşımacılık yapan küçük havayolu şirketlerinin ise bu şirketlerle çıkar çatışması bulunmamaktadır. Ayrıca, büyük uluslararası havayollarının iniş-kalkış yapmadığı nispeten küçük özel meydan işletmeleri, bu havayolu şirketlerinin kendi meydanlarını kullanması durumunda daha fazla para kazanacaklarından körfez şirketlerine sıcak bakmaktadırlar (Zhang, 2015).

ABD’de bu üç büyük şirketin öne sürdüğü iddiaların aksine körfez ülkelerine ait havayolu şirketlerinin düzenlediği seferlere kısıtlama getirilmesine karşı çıkan pek çok çevre

---

<sup>3</sup> Bir havayolu şirketinin harekât üssü olarak belirlediği ve uçuş seferleri sonucunda toplanan yolcuların gideceği daha küçük havaalanlarına nispeten daha küçük kapasiteli uçaklarla dağıtıldığı merkezi havaalanı (ICAO, 2004, s. 5.4-2).

bulunmaktadır. Başta bu şirketler en iyi müşterisi olan uçak üreticisi Boeing şirketi olmak üzere, körfez ülke havayolu şirketlerinin kullandığı küçük havaalanı işletmeleri ve körfez havayolu şirketlerinin ABD'ye taşıdığı yolcuları nihai varış noktasına taşımak için bağlantılı sefer düzenleyen daha küçük havayolu şirketleri, üç büyük ABD'li hava taşıma şirketinin iddialarına karşı çıkmaktadır. Açık Semalar Anlaşmalarını Savunan ABD Havayolu Şirketleri (US Airlines for Open Skies) isimli kuruluş tarafından ABD Başkanına, Ulaştırma Bakanına ve Ticaret Bakanına gönderilen mektupta, ASA'ların Amerikan Halkının çıkarlarına hizmet ettiği, şirketler arasında rekabet yarattığı, havayolu taşımacılığının korumacı kurallardan kurtarılarak, şirketlerin belirlediği kurullarla gerçekleştirilen bir faaliyet alanı halinde geldiği savunulmuştur. Bu sayede diğer ABD'li havayolu şirketlerinin küresel pazarlara erişiminin mümkün olduğunun vurgulandığı raporda bu vesileyle insanların işsiz kalmasının değil tam tersine yeni iş imkânlarının ortaya çıktığı iddia edilmiştir (Flynn, Bronczek, Hayes, & Dunkerley, 2015). Hazırladıkları mektupta, ABD'nin körfez ülkelerine ait havayolu şirketlerinin pazara girmesine kısıtlama getirmesi durumunda, diğer ülkelerin de ABD'ye benzer tedbirlerle karşılık vereceği, daha da kötüsü tüm dünya devletlerinin, ABD'nin öncülük ettiği ve yaygınlaştırmaya çalıştığı ASA'lara şüpheyle yaklaşmaya başlayacağı, bu durumun havayolu taşımacılığında korumacı yaklaşımlara geri dönüşe sebep olacağı vurgulanmıştır (Flynn, Bronczek, Hayes, & Dunkerley, 2015).

Bu küçük tartışma ile işlerine geldiğinde serbest rekabeti, serbestleşmeyi, devletin piyasaya müdahale etmemesi gerektiğini savunan ABD'li şirketlerin, sağlanan serbestleşme ortamının kendi çıkarlarını tehdit ettiği durumda hemen devletin müdahalesine, ticaretin belli kurallara bağlanmasına başvurma çabasına dikkat çekmek istenmektedir. Benzer şekilde dikkat çeken bir diğer husus ise, özellikle ABD'ye ait bu üç büyük havayolu şirketinin, kriz zamanlarında, (örneğin 11 Eylül) kendi devletlerinden başta sigortalar olmak üzere pek çok konuda ciddi devlet desteği almış olmalarıdır.

Özellikle COVID-19 salgını nedeniyle turizm faaliyetleri ve buna bağlı olarak da sivil hava taşımacılığının durma noktasına geldiği 2019-2021 döneminde pek çok havayolu şirketinin battığı, batmayanların çok ciddi zarar ettiği, ayakta kalabilenlere ise ciddi oranda devlet desteği, kurtarma paketleri sağlandığı bilinen bir durumdur. Örnek vermek gerekirse Avrupa'nın en büyük havayolu şirketlerinden Ryanair, Avrupa Komisyonuna başvurarak Fransız Hükümetinin Air France Havayolu şirketine, topluluğun diğer havayolu şirketleriyle arasında haksız rekabet yaratacak şekilde, 7 Milyar € devlet desteği sağlamasına ilişkin plana müsaade vermemesi için çağrı yapmıştır. Bu durumun adil rekabet şartlarını bozduğunu ve

yolcuyu zarara uğrattığını belirten şirket, benzer bir uygulamanın tekrar etmesi durumunda şirketin Paris Charles De Gaulle, Paris Orly ve Lyon havaalanları da dâhil olmak üzere bir kısım SLOT'larının<sup>4</sup> alınmasını teklif etmiştir (Ryanair, 2021).

Devlet tarafından sağlanan desteğin adil rekabet şartlarını bozduğundan şüphe olmamakla birlikte, bu desteğin mutlaka doğrudan para desteği olması gerekmez. Örneğin, ABD yasalarında var olan ve yabancı havayolu şirketlerine uygulanmayan, ancak ABD'li şirketlerin iflasa karşı korunmasını sağlayan kuralın ve ABD'li şirketlerin giderlerini ciddi oranda azaltan ve dolayısı ile adil rekabet şartlarını bozan kimi düzenlemelerin sübvansiyon olduğundan şüphe yoktur (Ravich, 2014). Benzer şekilde ABD kamu çalışanlarının resmi seyahatlerini "Fly America" programı uyarınca sadece ABD'li şirketlerde gerçekleştirmesini zorunlu kılan yasanın da adil rekabeti bozduğu iddia edilmektedir (Salazar & van Fenema, 2017, s. 278).

COVID 19'un havayolu sektörüne etkileri bu çalışmanın dışında ayrı bir çalışma konusu olabilir. Ancak, havayolu sektörü büyük uçak kazaları, 11 Eylül terörist saldırıları, SARS salgını gibi pek çok olayda en çok etkilenen sektör olmuş, kimi şirketler devlet desteği ile ayakta kalmayı başarırken, pek çok şirket de iflas ederek pazardan silinmiştir. Yaşanan COVID salgını ise pek çok hükümeti bir yol ayrımına getirmiştir. Ya havayolu şirketlerini devlet yardımları ile destekleyecekler, borçlara devlet garantisi verecekler ve şirketleri ayakta tutarak daha fazla insanın işsiz kalmasının önüne geçecekler ya da sorunu piyasa mekanizmalarına havale ederek pek çok şirketin batmasına göz yumacaklar. Havayolu sektörünü destekleyebilmek ve iyileştirmek için şirket birleşmeleri, satın almalar, vergi ertelemeleri, vergi silme, devlet sübvansiyonları gibi pek çok tedbir denenmektedir. Devlet sübvansiyonları veya borçların devlet tarafından üstlenilmesi milli borcu artırıp devleti fakirleştireceği gibi hiçbir şey yapmamak da şirketlerin iflasına yol açarak ticaretin devamı için hayati öneme sahip olan küresel tedarik zincirinin zarar görmesine sebep olabilecektir (Maneenop & Kotcharin, 2020).

Yukarıdaki tartışmaya tekrar dönersek, gerçekte ABD'li üç büyük havayolu şirketi Körfez havayolu şirketlerinin kendi ülke havaalanlarından aldıkları yolcuları ABD'de bir takım havaalanlarına taşımalarından, bu taşımada ABD'li havayolu şirketlerinin pazar paylarının düşmüş olmasından çok rahatsız değillerdir. Esasen istedikleri Körfez havayolu şirketlerinin

---

<sup>4</sup> Havaalanı slotu, belirli bir günde bir uçağın bir havaalanına iniş ve kalkışına müsaade edilen saati (genellikle 15 veya 30 dk içinde) ifade eder (ICAO, 2004). Havaalanlarının park yeri, kapı, yakıt, temizlik, yolcu geliş-gidiş gibi hizmetleri verebilme kapasitesi aynı anda ancak belli sayıda uçağa iniş izni verilebilmesine sebep olmaktadır. Bu sebeple Heatrow, Frankfurt, Charles De Gaulle, JFK gibi havaalanlarında slot sahibi olmak önemlidir. Slotunuz yoksa sefer düzenleyemezsiniz. Bu sebeple de bu slotların dağıtımının adil yapılması önem arz eder.

kendi ülkelerinden aldıkları yolcuları ABD'ye taşımalarının engellenmesi ya da pazar paylarının ABD'li şirketlerle eşit şekilde paylaşılması değildir. Emiates, Etihad ve Qatar Havayollarının ABD pazarının dışına çıkarılması gibi bir istekleri de bulunmamaktadır.

Körfez ülkeleri ile ASA imzalandıktan sonra bu havayolu şirketleri satın aldıkları büyük gövdeli son model uçaklarla kendi ülke havaalanlarından ABD'nin muhtelif havaalanlarına yolcu taşımaya başladılar. Kendi ülkeleri uçak seferi düzenlemek için zaten çok küçük olduğundan bu yatırımı iç pazarlarından ziyade uluslararası hava taşımacılığı pazarı için yapmışlardı. 2013 yılında Emirates Havayolu, İtalya'nın Milan Havaalanından New York Kennedy Havaalanına yolcu taşımaya başladı. İşte ABD'li şirketler için alarm zilleri körfez şirketlerinin kendi ülkelerinden aldıkları yolcular ile Avrupa'da bir meydana inmeleri, oradan da yolcu olarak ABD'ye taşınmaları ile çalmaya başladı (Zhang, 2020). Körfez havayolu şirketleri ülkelerinden Avrupa şehirlerine uğrayarak ABD'ye devam edecek her uçuşta Avrupa'dan ABD'ye gidecek yolcular için bilet satabilecektir. Bu durum, Dünya'da en çok yolcu taşınan ve karlı pazarlardan biri olan transatlantik pazarında daha yeni uçaklara sahip olan, daha kaliteli hizmet verip daha ucuz bilet satan körfez havayolu şirketlerinin pastadan pay alması demektir. ABD'li şirketleri esasen korkutan olay budur (Zhang, 2020).

Neoliberalizmin ülkelerin kalkınmaları için en geçerli yolun serbest ticaret olduğu, bu süreçte yaşanacak uluslararası rekabetin halkın nihai faydasına olacağı iddiası diğer pek çok alanda olduğu gibi sivil havacılığın liberalizasyonunu savunurken de bir önerme olarak ileri sürülmektedir. Ancak sivil hava taşımacılığı alanında deregülasyon ve liberalizasyonu önceleyen bir serbest havacılık düzeninin daha çok havacılıkta gelişmiş ve rekabet gücü yüksek devletlerin lehine olacağı açıktır. Öte yandan Chang'ın gelişmiş ülkelerin, gelişmekte olan ülkelere, kendileri kalkınırken uyguladıkları politikalar ve kullandıkları kurumlar yerine, kendilerinin gelişmişliklerini devam ettirmeye yarayacak politika ve kurumları önerdikleri, gelişmekte olan ülkelere bu politika ve kurumları önerirken, kendi yakın denetim ve gözetimleri altında bulunan uluslararası kurumlardan da destek aldıkları önermesi hiç yabana atılır bir önerme değildir (Chang, 2009). Körfez havayolu şirketlerinin ABD pazarındaki paylarını artırmaya başladıklarında ABD'li havayolu şirketlerinin hükümet nezdinde körfez havayolu şirketlerine kısıtlama getirilmesini talep etmeleri bunun tipik bir örneğidir. Ayrıca liberalizasyonun amansız savunucusu ABD, halen sahiplik, etkin kontrol ve kabotaj kısıtlamalarına sıkı sıkıya bağlı kalmaktadır.

Uluslararası ortamda başka ülkelerin de yapılan ikili veya çoklu anlaşmalarda pazara erişim kapsamında çoklu havayolu şirketi tayini, kapasite ve frekans sınırlandırmalarının

kaldırılması, fiyatlandırmaların tamamen serbest bırakılması gibi liberalizasyon bağlamındaki düzenlemelere ABD'nin kaç ülkeyi razı edebileceği konusu şüphelidir. Hele de uluslararası havayolu taşımacılığında ABD'li şirketlerin pazardan aldığı payın azalmaya başlaması durumunda, ABD'nin söz konusu sektörü ve pazara erişimi kontrol etmek amacıyla daha sıkı devlet düzenlemelerine başvurması ve şu ana kadar izlediği liberalizasyon politikasından geri dönmesi şaşılacak bir karar olmayacaktır (O'Connor, 2001). Nitekim körfez ülkelerine ait havayolu şirketlerinin, ABD ile karşılıklı yapılan uçuşlarda pazar paylarını artırmaları karşısında, ABD'li havayolu şirketlerinin yapmış olduğu açıklamalar bu değerlendirmeyi doğrular niteliktedir.

ABD'li havayolu şirketlerinin bu anlaşmazlıkta itiraz ettikleri körfez ülke havayolu şirketlerinin kendi devletlerinden devlet yardımı ya da sübvansiyon almaları ise ABD'nin ASA imzaladığı pek çok ülkedeki birçok havayolu şirketi de benzer şekilde kendi devletlerinden sübvansiyon veya devlet desteği almaktadır. Örnek vermek gerekirse Saudia, Kuwait, Air China, Air India ve Singapore Airlines ilk akla gelen havayolu şirketleridir. Eğer sağlanan devlet desteğinin adil rekabet şartlarını etkilediği iddia ediliyorsa ABD'li havayolu şirketlerinin ismi sayılan bu havayolu şirketlerine de itiraz etmeleri gerekirdi. Üstelik Delta Havayolları, eleştirdikleri körfez havayolu şirketleri ile aynı durumda olan devlet destekli China Eastern Havayollarının hisselerinin bir kısmını satın almıştır (Schlappig, 2021). Açıklanan sebeplerle sübvansiyonlardan ve devlet desteğinden faydalandıkları için körfez havayolu şirketlerinin adil rekabet şartlarını bozduğu, bu sebeple imzalanan ASA şartlarının tekrar gözden geçirilmesi talebi çok samimi ve inandırıcı görünmemektedir

## Sonuç

Chicago Sözleşmesi, sivil hava taşımacılığının teknik yönlerini son derece başarılı olarak düzenleyen bir sözleşme olsa da ekonomik yönünü her ülkenin kabul edebileceği yeknesak kurallara bağlamada yetersiz kalmıştır. Bu nedenle devletler başta hava sahasının kullanımı, pazara erişim, pazara giriş, kapasite, fiyat tarifeleri ve sefer düzenleyecek şirketlerin sahipliği gibi konuları ikili hava ulaştırma anlaşmaları imzalayarak çözmek yolunu benimsemiştir.

Kendi ülkesi içinde havayolu taşımacılığının liberalizasyonunu 1970'li yıllarda sağlayan ABD, aynı şekilde uluslararası havayolu taşımacılığının liberalizasyonu için çabalarını artırmıştır. Diğer devletlerle imzaladığı ikili anlaşmalarda devletler tarafından anlaşmalara konan kısıtlayıcı maddeleri esnetme konusunda kimi zaman ikna kimi zaman baskı



yolunu kullanmış ve havayolu taşımacılığı alanında dünyada etkili kurumların da desteğini alarak etkili olmuştur. Böylece diğer ülkelerle kısıtlamaların en aza indirildiği Açık Semalar Anlaşmaları imzalamaya ve bu anlaşmaları yaygınlaştırmaya başlamıştır. Bu anlaşmalarda her ne kadar pazara girecek şirket sayısı, fiyat, kapasite gibi konularda kısıtlamalar kaldırılrsa da ABD şirketlerin sahipliği ve etkin kontrolü ve kabotaj konularında kısıtlamaların kaldırılmasına yanaşmamıştır.

İkili anlaşmalardaki kısıtlamaları kaldırırken kendi şirketlerinin rekabet güçlerinin yüksek olmasına güvenen ABD, Birleşik Arap Emirlikleri ve Katar ile ASA imzalamakta sakınca görmemiştir. Ekonomik kalkınmasını bölgesinde lojistik hub oluşturarak sağlamak isteyen Dubai açısından imzalan bu anlaşma hayati öneme sahiptir. Ancak ilerleyen süreçte Etihad, Emirates ve Qatar Havayolu şirketlerinin devletlerinden aldığı destek ile müşteriye sunduğu kaliteli hizmet ve fiyat avantajı sayesinde ABD’li şirketlerin pazar payının düşmesi, ABD’li şirketlerde alarm zillerinin çalmasına ve bu şirketlerin hükümete başvurarak Birleşik Arap Emirlikleri ve Katar ile yapılan anlaşmaların gözden geçirilmesini istemelerine sebep olmuştur. İmzalanan anlaşmada beşinci trafik hakkının tanınmış olması sayesinde Etihad, Emirates ve Qatar Havayolu şirketlerinin kendi ülkelerinden kalktıktan sonra bir Avrupa ülkesine inmesi ve oradan aldıkları yolcuyu ABD’ne taşımaya başlaması endişeleri daha çok artırmıştır.

Bu sebeple ABD’li şirketler Birleşik Arap Emirlikleri ve Katar’ın kendi şirketlerine sağladığı devlet desteği ve sübvansiyonlar sebebiyle adil rekabet şartlarının bozulduğu ve kendi pazar paylarının azaldığını ileri sürerek kapasite paylaşımı talep etmişlerdir. Kapasite paylaşımı ikili hava taşıma anlaşmalarında pazara giriş engellerinden birisi olup, ABD’nin en başından beri anlaşmaların liberalizasyonu yönündeki çabalarından vazgeçtiğini göstermektedir. Zira yaşanan kimi kriz dönemlerinde ABD’nin kendi şirketlerine devlet desteği ve sübvansiyonlar sağladığı bilinen bir durumdur.

ABD’li şirketler ile körfez ülkelerine ait havayolu şirketleri arasında ortaya çıkan bu anlaşmazlık ABD’nin bugüne kadar pek çok ülke ile imzalamış olduğu Açık Semalar Anlaşmalarının hakkında şüphe duyulmasına sebep olmaktadır. Bugüne kadar sivil hava taşımacılığının liberalizasyonu için ABD tarafından kimi zaman ikna kimi zaman baskı ile imzalanan bu anlaşmalar üzerinde oluşan bu şüphe sivil hava taşımacılığının liberalizasyonunun geleceğinden de şüphe duyulmasına yol açacaktır. Zira bir başka devletin havayolu şirketlerine sağladığı desteği eleştirirken, ABD’nin kendi şirketlerine devlet desteği sağlaması liberalizasyon konusundaki samimiyetini sorgulamayı gerektirmektedir.

Kendi çıkarlarına uygun olduğu müddetçe Açık Semalar Anlaşmaları imzalanmasının bayraktarlığını yapan ABD, piyasada oluşan rekabet yeteneğinin değişmesi sonucunda imzalanan anlaşmaların kendisi açısından dezavantajlı duruma gelmesi ile bu anlaşmalarda değişiklik yapılmasının tüm sivil havacılık endüstrisini etkileyeceği açıktır. Devletlerin bu sorunu çözmek için yoğun ikili görüşmelerle bulunması bu tür bir tartışmanın, sadece tartışmanın tarafları olan havayolu şirketleri ile ilgili değil, esasen bu şirketlerin ait olduğu devletlerin havayolu ulaşım politikalarıyla ilgili olduğunu göstermektedir.

### KAYNAKÇA

- ÖZTÜRK, E. E., TOKATLI, A., KAYAR, M. A., COŞGUN, H., ATA, Ç. D., PİŞMAF, Ş., OZAN, A. (2019). *Rekabet Terimleri Sözlüğü*. Ankara: Rekabet Kurumu.
- ABEYRATNE, R. (2016). *Competition And Investment In Air Transport: Legal And Economic Issues*. Montreal, Kanada: Springer International Publishing.
- BOZKURT, Ö., ERGUN, T., SEZEN, S. (2008). *Kamu Yönetimi Sözlüğü*. Ankara: Todaie.
- CHANG, H.-J. (2009). Merdiveni Tekmelemek: Tarihi Bir Perspektif İçinde "İyi Politikalar" Ve "İyi Kurumlar". F. Şenses İçinde, *Neoliberal Küreselleşme Ve Kalkınma* (S. 89-123). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Department Of Transportation. (1992, 08 05). Defining Open Skies. *Order 92-8-13*. Washington D.C., Abd: Department Of Trabsportation. 02. 05. 2018 Tarihinde <http://www.Airlineinfo.Com/1992orders/Order920813.Pdf> Adresinden Alındı
- DOĞANİS, R. (2001). *The Airline Business in The Twenty-First Century*. New York: Routledge.
- FLYNN, W. J., BRONCZEK, D., HAYES, R., & DUNKERLEY, M. B. (2015). *Havayolu Şirketlerinin Bakanlara Mektubu*. U.S. Airlines For Open Skies (USAOS) . 05 15, 2023 Tarihinde <https://Openskiescoalition.Com/> Adresinden Alındı
- GEREDE, E. (2002). *Havayolu Taşımacılığında Küreselleşme Ve Havayolu İşbirlikleri*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınlanmamış Doktora Tezi.
- GEREDE, E. (2015). *Havayolu Taşımacılığındaki Ekonomik Düzenlemeler*. E. Gerede İçinde, *Havayolu Taşımacılığı Ve Ekonomik Düzenlemeler Teori Ve Türkiye Uygulaması*. (S. 47-81). Ankara: Shgm.
- GERTZ, G., KHARAS, H. (2019). Beyond Neoliberalism in Emerging Markets. G. Gertz, H. Kharas İçinde, *Beyond Neoliberalism; Insights From Emerging Markets* (S. 7-17). Washington D.C.: The Brookings Institute.
- HEYWOOD, A. (2011). *Küresel Siyaset*. Ankara: Liberte Yayınları.
- ICAO. (2004). *Doc 9626 Manual On The Regulation Of International Air Transport*. Montreal: Icao.
- ICAO. (2008). *Doc 9587, Policy And Guidance Material On The Economic Regulation Of International Air Transport*. Montreal: Icao.
- ITF (2019), *Liberalisation of Air Transport*, ITF Research Reports, OECD Publishing, Paris.

- LAPAVITSAS, C. (2014). Neoliberal Dönemde Anayolcu İktisat Kuramı. A. Saad-Filho, & D. Johnston İçinde, *Neoliberalizm: Muhalif Bir Seçki* (S. 59-76). İstanbul: Yordam Kitap .
- O'CONNOR, W. E. (2001). *An Introduction To Airline Economics*. Westport, Ct, Usa: Praeger Publishers,.
- PIERMARTINI, R., & ROUSOVA, L. (2008). *Liberalization Of Air Transport Services And Passenger Traffic*. Cenevre, İsviçre: Icao.
- RESMİ GAZETE. (06.12.1945). *Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması (6029)*. Ankara: T.C.Başbakanlık Mevzuatı Geliştirme Ve Yayın Genel Md.Lüğü.
- RESMİ GAZETE. (25.02.1995). *Milletlerarası Andlaşma (22213)*. Ankara: T.C.Başbakanlık Mevzuatı Geliştirme Ve Yayın Genel Md.Lüğü.
- SALAZAR, J. C., & VAN FENEMA, P. (2017). International Air Transport Agreement. P. S. Dempsey, & R. S. Jakhu İçinde, *Routledge Handbook Of Public Aviation Law* (S. 252-294). New York: Routledge.
- SCHLAPPING, B. (2021). *Why I Have Zero Sympathy For U.S. Airlines Whining About Gulf Carriers*. One Mile At A Time: 12.10.2023 tarihinde <https://Onemileatathetime.Com/Campaign-Against-Gulf-Carriers/> Adresinden Alındı
- THORSTEINSSON, A. S. (2000). State Aid To Airlines. *State Aid To Airlines*. Montreal, Kanada: McGill University.
- TMMOB. (2002). *Hizmet Ticareti Genel Antlaşması (Gats)*. Ankara: Türkiye Makine Mühendisleri Odası.
- TRUXAL, S. (2012). *Competition And Regulation In The Airline Industry*. New York: Routledge.
- USA DOT. (2023). *US Department Of State*. Civil Air Transport Agreements: 12.10.2023 tarihinde <https://www.State.Gov/Civil-Air-Transport-Agreements> Adresinden Alındı
- WARNER, S. M. (1993). Liberalize Open Skies. *The American University Law Review*, 278-323.
- ZHANG, B. (2020, 03 10). *The Middle East's 3 Best Airlines Have Infuriated Their Us Competitors*. Business Insider: 12.10.2023 tarihinde <https://www.Businessinsider.Com/Middle-Eastern-US-Airlines-Dispute-Future-Of-Air-Travel-2015-7> Adresinden Alındı

## **Extended Summary**

### **Disputes between the US and Gulf States Airline Companies in the Context of Liberalization of Airline Transportation**

The Chicago Convention, signed in 1944, is an international treaty that establishes the framework for the regulation of international civil aviation. International Air Transport is primarily regulated according to the laws and rules decided in Chicago Convention. The technical aspects of aviation are clearly and successfully designed in the convention. But it is not possible to say the same for the economic aspects. Because of the first article accepted in the convention, every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory. This means that any aircraft which enters the airspace of a state has to take permission from that state.

Since it did not become possible to design with a multilateral agreement, the economic aspects of international air transport are formed by several thousand bilateral agreements. In this agreement, market entry, capacity, tariffs, ownership, alliances, codeshare, sale, and marketing of air transport provisions are strictly regulated. The Bermuda Agreement, signed in 1946, between the United Kingdom and the United States is used as a model for many other bilateral air transport agreements worldwide.

One of the most important issues regulated in bilateral air service agreements is the air traffic rights mutually recognized by the parties. A traffic right is a market access right that expresses who or what may be transported over an authorized route. Note, however, that the term traffic rights is used with the same meaning as market access rights. Traffic rights have an economic value and correspond to air freedoms or concessions granted by states to each other. After it was recognized in the Chicago Convention that states have exclusive sovereignty over the airspace over their territorial territory and territorial waters, it has become obligatory for an aircraft belonging to a state to obtain permission from the relevant country to enter the airspace of another country(ICAO, 2004).

There are nine freedoms defined in terms of traffic rights. The first and the second rights are technical rights defined in the Chicago Convention and agreed upon by all the signatory states. The Third Freedom of the Air is the right granted by one State to another State to put down, in the territory of the first State, traffic coming from the home State of the carrier. The Fourth Freedom of the Air is the right or privilege granted by one State to another State to take on traffic destined for the home State of the carrier. The Fifth Freedom of the Air is the right or

privilege granted by one State to another State to put down and to take on, in the territory of the first State, traffic coming from or destined for a third State. The Eighth Freedom of the Air, known as cabotage, is the right or privilege of transporting traffic between two points in the territory of the granting State on a service that originates or terminates in the home territory of the foreign carrier(ICAO, 2004).

One important point to remind; State aid/subsidies to air carriers by governments have existed since the beginning of commercial air transport. They have been provided at all stages of national or aviation development and have taken a wide variety of forms. However, State aid/subsidies which provide financial benefits to national air carriers that are not available to competitors in the same international markets could distort trade in international air services and can constitute or support unfair competitive practices. The legitimacy of a State aid or subsidy depends upon its capacity to cause an adverse or distortive effect on competition. (ICAO, 2004).

After the deregulation experienced in the United States, in 1978, some states decided to liberalize the air transport agreements namely by greater market access, minimal capacity regulation, and minimum government control over pricing. This liberalization decision spread more between states in the 1990s, and some partner states signed so-called Open Skies Agreements (OSAs). OSAs free up the skies over the states to open competition, and limit protectionist government intervention.

On the other hand, some other countries strongly oppose the liberalization of international air transport. There are several reasons for this opposition; first of all, these countries consider airline transportation as a public service. Especially in developing countries, airline transportation is usually provided by national flag carrier airlines established and operated by governments. Secondly, there is a concern that some developed countries (such as the USA) will take over the market completely through powerful companies (through mergers, acquisitions, or bankruptcy) by taking advantage of the free environment created after liberalization.

The US signed OSAs with the United Arab Emirates in 2001 and the State of Qatar in 2002. After signing the Open Skies Agreement with the Gulf States, the Gulf carriers (Etihad, Emirates Qatar Airways) began to carry passengers and Cargo from their home base to the US with their big, fancy, latest model Boeing aircraft at a cheaper price than their US rivals.

The three largest American airlines (United Airlines, American Airlines, and Delta) lost a certain part of their revenues after signing OSAs with the Gulf States. They asked for a review of the agreements. They claim that the state aid and subsidies given by the Gulf States to their airlines distorted the conditions of fair competition.

The US airlines aren't concerned about Gulf States airlines carrying passengers and Cargo from their own country to the US. But in 2013 Emirates began to fly from Dubai to New York by way of Europe. The flights from the Middle East with a stop in a European city allow the carrier to sell tickets on the portion of the trip between Europe and the US. The transatlantic routes are some of the most profitable and competitive in the world. That's why the US airlines get worried and want restrictions on the routes and destinations foreign carriers can fly into the US.

Nevertheless, some other US carriers do not believe that the Gulf carriers benefit from subsidies. Those airlines encourage the US Government not to roll back the OSAs signed with the Gulf States. Because that may impact the U.S. economy, and affect the international passengers coming to the U.S. Also, the U.S. commercial airline industry, as well as many other industries such as tourism, cargo, and aircraft manufacturers, might be affected.

If the U.S. carriers try to imply that government-owned and/or subsidized airlines shouldn't be allowed to participate in the Open Skies Agreement (which is intended to be a free market policy), since they undermine fair competition, then why aren't they object to other government-owned airlines? On the contrary, they continue to cooperate with these airlines like Saudia, Kuwait Airways, Air China, Air India, and Singapore Airlines.

Having been the flag-bearer of the Open Skies Agreements and air transport liberalization, if the United States, backs out of these agreements assuming fair competition conditions have deteriorated, then it will cause the Open Skies Agreements and liberalization to be viewed with suspicion.